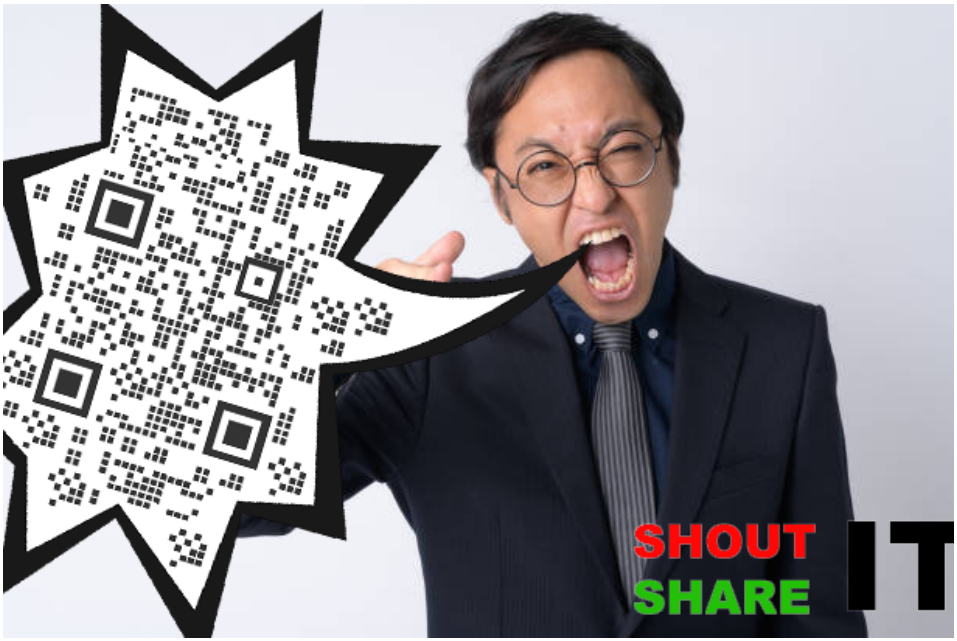
А. БУТЛИЦКИЙ

«Одиссея» Аристотеля Онассиса


SHOUT
SHARE
IT

Annotation

С того времени как греческий мультимиллионер Аристотель Сократ Онассис сочетался браком с «первой вдовой» Америки Жаклин Кеннеди, западная печать, радио, телевидение не обходят вниманием именитую пару. Но не скупясь на пикантные подробности «сладкой жизни» супругов Онассис, буржуазные репортеры весьма лаконичны во всем, что касается прошлого и настоящего онассисовского бизнеса, политических связей этого богатейшего человека капиталистического мира.

Автор брошюры, журналист-международник, используя богатый фактический материал, рассказывает о пути Онассиса в «высшее общество» и о его нынешней «империи», о дружбе миллиардера с «черными полковниками», о том, как он финансировал фашистский путч в Греции, а затем и пришедшую к власти хунту.

Made for library
LIBRUSEC

- А. Бутлицкий
  - Прерванный полет
  - Путь наверх
  - Формулы наживы
  - На гребне нефтяного бума
  - «Меценаты» хунты

А. Бутлицкий
«ОДИССЕЯ» АРИСТОТЕЛЯ ОНАССИСА

Прерванный полет

В тот хмурый осенний день суматошная жизнь в огромном аэропорту Кеннеди в Нью-Йорке шла своим чередом. Один за другим взлетали и садились трансокеанские лайнеры. Наступила минута, когда диспетчер объявил о посадке в самолет «Боинг-707» греческой авиакомпании «Олимпик эйруэйз».

Завершены последние таможенные формальности. Серебристая машина, сотрясая воздух ревом реактивных моторов, плавно выруливает на взлетную полосу. Но что это? Стюардесса, которая уже успела объявить номер рейса и его назначение и дала команду пристегнуть ремни, вдруг вновь появляется в салоне. На лице ее чуть виноватая, смущенная улыбка. Изумленным пассажирам сообщают, что рейс отменен. Все возможные убытки компания берет на себя. Она же гарантирует отправку следующим рейсом.

85 мужчин, женщин, детей покидают самолет. А в это время к зданию аэропорта подкатывает кортеж машин. Прибыли те, кого «Боинг» перенесет через Атлантику: Жаклин Кеннеди с двумя детьми, ее мать, родственники со стороны клана Кеннеди, телохранители и горничные.

«Требовалось обладать поистине королевской властью, чтобы прервать и отменить международный рейс, высадить десятки пассажиров и занять их места. Впрочем, сегодня этого не могут позволить себе даже монархи», Такой сентенцией сопроводил описание этой сцены известный летописец светской жизни французский журнал «Пари-матч». И тут же добавил: «Нужно было быть Онассисом, человеком, владеющим, помимо всего прочего, собственной авиакомпанией, чтобы решиться на такое».

Сам «виновник торжества» при всем том ничуть не умиляется, когда бытописатели светской хроники сравнивают его с монархами. Он-то давно знает, что есть нечто более важное и существенное, чем скипетр, корона или президентское кресло в том мире, в котором он родился и вырос. «Лайф»— заокеанский конкурент «Пари-матч»— однажды с благоговением воспроизвел любимую заповедь миллиардера, которую он не перестает назидательно повторять в кругу друзей:

— Единственное, что принимается сегодня во внимание, — это деньги. Те, кто обладает ими, — настоящие короли наших дней.

Но вернемся к событиям, которые, подобно стихийному бедствию, столь внезапно нарушили график работы нью-йоркского аэропорта. Собственно, ничего трагического не

произошло. Просто роман греческого миллиардера, «владельца заводов, газет, пароходов», Аристотеля Онассиса с «первой вдовой» Америки Жаклин Кеннеди приблизился к благополучному концу. Услышав во время очередного телефонного разговора с избранницей своего сердца желанное «да», счастливый жених подал лаконичную команду: «Вылетай. Сейчас. Немедленно».

И вот «Боинг», стартовавший в аэропорту Кеннеди, через восемь с половиной часов коснулся колесами бетонной дорожки аэродрома греческих военно-воздушных сил Андровида. Безвестный фотолюбитель из местного гарнизона через несколько дней разбогател: «лайфы», «пари-матчи» и прочие всякие «таймы» буквально из рук рвали у него «историческую» фотографию: Аристотель Онассис, приподнявшись на цыпочки (разница в росте на полголовы в пользу Жаклин), запечатлевает поцелуй на щеке невесты.

Короткая остановка и последний этап перелета до острова Скорпиос — частного владения жениха в Эгейском море. О том, что было потом, целый месяц взахлеб рассказывали западные газеты и журналы; про «воздушный мост», по которому из Голландии на Скорпиос доставили горы тюльпанов; про армаду судов, день и ночь разгружавших в порту Скорпиоса снедь и ящики с напитками; про флотилию моторных лодок с репортерами, которые тщетно пытались прорвать кольцо

блокады, образованное сторожевыми судами самого Онассиса и кораблями греческого военно-морского флота; наконец, про некоего отважного журналиста, сумевшего обмануть бдительность вертолетов, прикрывавших остров с воздуха, и опуститься на парашюте. И, конечно, про «избранных», которых удостоили чести присутствовать на «свадьбе века». Покрой фрака жениха, драгоценности на свадебном платье невесты, роскошное убранство яхты «Кристина», где состоялся торжественный ужин, — все это «исследовалось» с тщательностью и в масштабах, достаточных для написания обстоятельной книги.

С той поры репортеры не обходят вниманием именитую пару. Появление Онассиса в любой из столиц Старого или Нового света немедленно возвещается под броскими заголовками на первых страницах крупнейших газет. В этом смысле «паблисити», которое получила персона тщеславного нувориша благодаря женитьбе на супруге покойного американского президента, вполне оправдывает дополнительные астрономические расходы, появившиеся в его бухгалтерских книгах.

Будоража любопытство читателей (и особенно читательниц), буржуазные журналисты не дают угаснуть интересу к тому, что побудило бывшую «первую леди Америки» отдать свою руку человеку, который старше ее на 23 года, не отличается глубиной интеллекта и неинтересен внешне. Предположений на этот счет, в том числе совершенно невероятных, делалось и делается немало. Но об этом в свое время. А пока отметим другое: не скупясь на всевозможные пикантные подробности, касающиеся Джекки и Ари, как обычно называют в интимном кругу супругов Онассис, буржуазные газеты и журналы очень лаконично пишут о происхождении несметного состояния крупнейшего судовладельца мира. Как бы между прочим, вскользь, касаются они его политических симпатий. Зато все большее хождение приобретает легенда о некоем «миллиардере-подвижнике», «романтике моря», «меценате», «филантропе». Именно таким, например, предстает Аристотель Онассис на страницах вышедшей в Нью-Йорке книги «Труд, помноженный на удачу. Портрет современного бизнесмена».

Но если просеять сквозь сито фактический материал, содержащийся в подобных жизнеописаниях-панегириках, а также в многочисленных «сенсационных» газетных и журнальных статьях, то иконописный лик Аристотеля от бизнеса начинает приобретать совсем другие черты. Перед нами вырисовывается образ настоящего Онассиса, алчного и жестокого дельца, типичного империалистического хищника, единственной заповедью для которого служит извечный лозунг стяжателей всех

мастей: «Деньги не пахнут!».

Путь наверх

Среди макулатуры, которой завалены книжные рынки капиталистических стран, особое место занимают сборники «рецептов» того, как разбогатеть. Пособия для будущих миллионеров и миллиардеров едва ли не самые ходовые из бестселлеров. Смысл подобных катехизисов успеха до уныния однообразен. Оказывается, чтобы открыть себе путь в «высшее общество», достаточно иметь хорошие способности, прилежание, практическую сметку, инициативный характер. Заметим: слово «талант» отсутствует в этом перечне слагаемых успеха, хотя среди баловней капиталистической фортуны, вознесенных судьбой на денежный Олимп, порой и встречались талантливые люди. Но того же Генри Форда I к вершинам финансового могущества привели отнюдь не бесспорный талант изобретателя и недюжинные организаторские способности. В конце концов, та же Америка знавала людей во сто крат талантливее «отца» поточного автомобилестроения, например великого Томаса Альву Эдисона, так и не сумевшего обратить в миллионы свой изобретательский

гений.

Нет, талант, удача, прилежание — все это нечто неосязаемое, химерное. На таком шатком фундаменте палаты каменные финансовых империй не построишь. Вот почему только улыбку могут вызвать откровения, которыми поделился с соотечественниками небезызвестный Поль Гетти. В своих «назидательных новеллах» на тему о том, как попасть в «клуб миллиардеров», этот богатейший человек планеты и, кстати, большой друг нашего героя с самым серьезным видом повествует, что разбогатеть ему помогла «собственная проницательность» и элементарное везение: он пробурил нефтяную скважину в удачном месте и в удачное время. Совсем в духе древнеримского изречения: кто ищет, тот найдет.

Да и сам Онассис с вершины своих многих сотен миллионов тоже вознамерился в последнее время давать советы по поводу того, как «оседлать» фортуну. С сытым самодовольством он предлагает начать… с тренировок тела и дыхания по системе йогов. Следующая рекомендация — стараться всегда, в любое время года иметь ровный, красивый загар: в глазах сильных мира сего загорелое лицо зимой, мол, ассоциируется с толстым кошельком и возможностью проводить время на дорогих горных курортах. Наконец, стиль элементарного плута и пройдохи проглядывает за предложениями посещать только бары-люкс, даже если наличности едва хватает на самую скромную выпивку; жить непременно в фешенебельном доме — пусть для этого придется снимать в нем самую жалкую комнатушку на чердаке.

Высмеивая все эти доморощенные рецепты, канадский журналист Боб Уорд с ехидством заметил: «Мы не можем рекомендовать подобные писания в качестве пособия для будущего миллионера. Мы должны признаться, что тоже пробовали бурить нефтяные скважины, молоть зерно, искали подходящее время, но так и не приблизились к миллиону долларов. При всем том мы не отрицаем, что способы стать миллионером существуют. Мы, например, рекомендуем родиться сыном миллионера. Расчет прост: как только вы станете членом семьи миллионера, у вас появятся реальные шансы на быстрое обогащение. Можно также выйти замуж за сына миллионера или жениться на его дочери».

Справедливости ради отметим, что папаша Аристотеля Онассиса не был миллионером. Правда, нынешний «пароходный король» своим первым браком сочетался с дочерью мультимиллионера. Но к этому времени в карманах самого Онассиса позвякивал не один миллион. Что же касается «талантов»… Перекопайте гору манускриптов, при написании

которых буржуазные борзописцы в поте лица выискивали малейшие добродетели в послужном списке миллиардера, возводя их потом в превосходные степени, но вы не найдете, чтобы кто-то из биографов Ари отметил у него широту ума или образованность. Человека, «сделавшего» сотни миллионов долларов, никому не приходит в голову назвать талантливым финансистом. Даже такая простая человеческая черта, как элементарное воображение, во всем, что выходит за рамки его коммерческих афер, начисто отсутствует у Онассиса.

Американский журнал «Тайм», стоящий в ряду наиболее скрупулезных бытописателей «сильных мира сего», приводит такой, с его точки зрения, характерный штрих. В августе 1968 года, то есть в канун помолвки с Жаклин Кеннеди, Онассис преподнес даме своего сердца браслет с выгравированными на нем начальными буквами слов: «Я люблю вас, Джекки». Разумеется, ничего криминального в этой банальной фразе нет. Но буржуазный журнал, которому очень хотелось бы представить богатейшего человека нашей планеты в романтическом ореоле, с очевидным разочарованием добавляет, что другие героини многочисленных романов Онассиса «для начала» получали точно такие же браслеты, видимо, заказанные в свое время оптом. И на каждом гравировались начальные буквы все той же, теперь знакомой и нам фразы. Менялась только последняя буква, соответствующая имени очередной нареченной мультимиллионера.

Впрочем, один бесспорный «талант» — талант коммерсанта-спекулянта — у Онассиса действительно есть. И проявился он у него с юных лет. 16-летним юношей Онассис покинул родной Измир и отправился искать счастья в далекую Аргентину. Вместе с ним этот путь совершил, минуя таможенные кордоны, чемоданчик с отличным турецким табаком.

Но бизнесом Онассису привелось заняться не сразу. На первых порах пришлось довольствоваться скромным местом клерка на телефонной станции английской компании «Бритиш юнайтед ривер» в Буэнос-Айресе. На работе он был занят вечерами и в ночное время, на следующий день до обеда отсыпался, а после полудня приобщался к искусству коммерции. Кто знает, сколь долго продолжался бы этот процесс «приобщения», не имей будущий миллиардер в своем распоряжении такого ходового товара… как чужие секреты. Их предприимчивый Ари выуживал, а точнее, выслушивал во время дежурств на коммутаторе. Видимо, он нашел неплохих покупателей, потому что очень скоро в его распоряжении оказался изрядный капитал в несколько тысяч долларов.

Как-то раз он сумел оказаться полезным сеньору Хуану Гаона, руководителю крупнейшей табачной фирмы. Тот дал ему рекомендацию, и последовал первый небольшой заказ. В ход пошел чемоданчик, дождавшийся своего часа. В Аргентине не были знакомы с восточными сортами табака — товар из Турции пришелся по вкусу. С помощью того же сеньора Гаона поступает более крупный заказ на 10 тысяч долларов. Чтобы его выполнить, приходится прибегнуть к помощи отца. Теперь заказы следуют один за другим. На улице Калле Виамонте, 332, в одном из центральных районов столицы, появляется вывеска: «Импортер восточных Табаков». Так начала функционировать первая самостоятельная контора Онассиса. Но на всякий случай, дабы застраховаться от превратностей судьбы, Ари еще довольно долго не оставлял своего места в телефонной компании, продолжая вперемежку торговать табаком и чужими секретами. Как видим, в истории «первоначального накопления» онассисовских богатств нет ничего романтического. Тем более не встретим мы ни малейшего намека на романтику в последующих этапах «одиссеи» нашего героя.

В 1929 году его счет в банке перевалил за миллион. Тогда же он «купил» пост греческого консула в Буэнос-Айресе. Сам Онассис с умилением возвращается к временам, приобщившим его к морю. В качестве консула он отправлялся в порт встречать греческие суда. По его словам, манящие запахи океана пробудили у него влечение к морской стихии.

Трудно сказать насчет «запахов моря», но аромат наживы от судоходства действительно опьянил дельца. В начале тридцатых годов, когда в капиталистическом мире бушевал жесточайший экономический кризис, Ари ступил на морскую стезю: за бесценок скупил у разорившихся судовладельцев несколько устаревших судов. Сделка свершилась в Лондоне, который в те дни считался главным центром мирового судоходства. С туго набитым бумажником, преисполненный радужных надежд, направлялся тогда Ари на берега Темзы. Тем, кто имел с ним дело, трудно было поверить, что этот преуспевающий бизнесмен всего несколько лет назад пересекал Атлантику в другом направлении, имея лишь 60 долларов в кармане.

В Лондоне у молодого «романтика моря» разбежались глаза. Позднее он мечтательно вспоминал, что пароходы тогда шли по цене «роллс-ройсов». В результате шесть канадских сухогрузов первоначальной стоимостью в 2 миллиона долларов каждый стали собственностью Ари за сумму в 100 раз (!) меньшую. Он лично нанимал команды, торгуясь за каждый грош. Экономический кризис с его массовой безработицей, по существу,

делал моряков беззащитными перед произволом судовладельцев. Онассис выжал тогда из своей первой флотилии все, что можно. Да и то, что нельзя, — тоже. Правда, в те времена он еще не знал приема, заимствованного им в послевоенные годы у своего тестя мультимиллионера Ливаноса. Тот, поднимаясь на борт принадлежащих ему судов, первым делом пожимал руки всем членам экипажа. Когда кто-то позволил себе умилиться по поводу столь очевидного проявления «демократизма», судовладелец пояснил, что таким образом он проверяет степень мозолистости рук, а следовательно, прилежания матросов.

Из всех видов бизнеса капиталистов самым прибыльным является военный бизнес. В 1935 году итало-фашистские войска вторгаются в Абиссинию. Пока в Лиге наций длительное время велись бесконечные словопрения, агрессор спешит расправиться со своей жертвой. Но, несмотря на потрясающее неравенство сил, абиссинцы героически сопротивляются. В Африку один за другим отправляются транспорты с итальянскими подкреплениями. Судов не хватает. Многие судовладельцы других стран отказываются от сделки с фашистами. А среди тех, кто зарабатывает на помощи агрессору, — Аристотель Онассис. Ведь деньги не пахнут!

К моменту вступления Онассиса в ряды судовладельцев греческий торговый флот был семейным предприятием нескольких традиционных «морских» династий. По образному сравнению французского журнала «Пари-матч», «они вели свои дела, как в маленькой лавке: бережливо, осмотрительно, избегая всяких новшеств и рискованных затей». Их вполне удовлетворяли суда малого и среднего тоннажа, изрядные, но не астрономические прибыли, обычные методы и источники финансирования. И все они дружно старались держаться подальше от нефти. Этот бизнес казался им ненадежным из-за резких колебаний цен на перевозку горючего. В этом смысле сама обстановка способствовала проявлению «талантов» бизнесмена, а точнее, хищника новой формации, каковым оказался Аристотель Онассис.

В середине тридцатых годов Онассис делает шаг, имевший далеко идущие последствия для всей его дальнейшей карьеры: заказывает на шведских верфях свой первый танкер «Аристон» водоизмещением 15 500 тонн. В 1938 году тот вступает в строй, знаменуя рождение танкерного флота дельца. Вскоре «Аристон» отправляется в первый рейс из Сан-Франциско в Иокогаму. В его трюмах нефть для Японии, которая вела захватническую войну против китайского народа. Но Онассис — «извозчик». А владелец нефти, чей подряд он выполняет, — малоизвестный тогда

нефтепромышленник Поль Гетти, со временем превратившийся в одного из богатейших людей земного шара. С той поры судовладелец налаживает прочные деловые связи с нефтяной компанией «Тайдуотер ойл», принадлежащей Полю Гетти. Между самими дельцами также устанавливается некоторое подобие дружеских отношений. Подобие, ибо люди типа Гетти и Онассиса в принципе неспособны на искреннюю дружбу. Они, ни минуты не колеблясь, сотрут с лица земли вчерашнего «друга», если он волей обстоятельств окажется на их пути.

Но в ту пору ничто не омрачало делового союза двух молодых капиталистических хищников: Гетти нужно было сбыть кому угодно, лишь бы подороже, нефть, из его оклахомских скважин. Онассис, не задумываясь, готов был везти ее хоть на край света на своем пока единственном танкере. В данном случае этим «краем» была Япония. Помимо большого расхода жидкого топлива на нужды агрессии против Китая японский милитаризм создавал Стратегические запасы нефти, готовясь к нападению на США и Англию. Биограф Онассиса Дорис Лилли, в общем симпатизирующая миллиардеру, все же вынуждена констатировать, что нефть Поля Гетти, которую перевозил Онассис, оказалась весомым вкладом в укрепление военно-промышленного потенциала Японии, объективно способствовала подготовке японской военной машины к атаке на Пирл-Харбор. Но «бизнес есть бизнес», меланхолично заключает Лилли, считая, что это пояснение снимает вину с обоих рыцарей наживы.

Скоро к «Аристону», который за первый же год эксплуатации окупил все расходы на его постройку, присоединились еще два танкера такого же тоннажа, спущенные со стапелей в Гетеборге. Условия заказа были весьма льготными для дельца: из общей суммы в 700 тысяч долларов, составлявшей стоимость танкера, в период постройки вносилась лишь четвертая часть. Остальные деньги Онассис должен был выплачивать в рассрочку в течение 10 лет.

Окрыленный успехом своего танкерного дебюта, судовладелец разворачивает бурную деятельность, разрабатывает программу строительства целого танкерного флота. Чтобы подвести под это предприятие более солидную основу, он решает создать собственную судостроительную базу. Очень кстати оказался роман с молодой норвежкой Ингеборг Дедихен, дочерью владельца флотилии китобойных судов. Правда, у самой фрекен Дедихен, успевшей лишиться отца, в то время за душой не было ни кроны. Зато, по словам Лилли, среди скандинавских судостроителей семья Ингеборг имела не меньше знакомых, чем

будущий тесть Онассиса Ливанос среди греческих. И это и все последующие сердечные увлечения дельца непременно имели в своей основе не такое «эфемерное» понятие, как чувство, а чисто практический смысл.

Итак, в один из дней в столице шведского судостроения Гетеборге появляется новая верфь: «А. С. Онассис, Гетеборг лтд». Ей предназначалось положить начало выполнению программы, задуманной Онассисом, и спустить на воду головное судно серии. Параллельно ведутся переговоры с другими компаниями, чтобы они также могли подключиться к выполнению онассисовских заказов. Разразившаяся вторая мировая война на время прерывает эти планы. Его самые большие три танкера оказываются интернированными в портах Скандинавии. Онассис в это время в Лондоне. Для простого смертного в те дни было невозможно добиться разрешения на выезд — он получает его и мчится в Швецию, чтобы вызволить из балтийского «плена» свои танкеры. В движение приводятся обширные связи в промышленных и политических кругах Стокгольма и Осло. Безрезультатно, если не считать денежной компенсации от правительств этих стран. В конечном итоге и это интернирование обернулось для удачливого дельца самым наилучшим образом.

После войны он получил свои танкеры целехонькими, в то время как многие судовладельцы Греции (равно как и других стран антигитлеровской коалиции) лишились большинства своих кораблей, потопленных гитлеровцами, итальянцами, японцами.

В Европе, над которой бушевал шквал войны, оставаться было бесцельно и к тому же небезопасно. И вот наш герой снова в Буэнос-Айресе. Вспомнив о делах давно минувших дней, он берется за табачный бизнес. Балканские сорта табака вне досягаемости, и теперь впору подумать о том, как получше пристроить оставшиеся в его распоряжении шесть судов. Конъюнктура складывалась самая благоприятная: Соединенные Штаты еще не приступили к поточному строительству судов серий «либерти» и «виктори», ощущался острый недостаток в свободном тоннаже, и каждый транспорт был на счету. В те дни на стол к адмиралу Эмори Лэнду, возглавлявшему управление военно-морских перевозок, положили на стол телеграмму из Буэнос-Айреса. В напыщенных выражениях, всячески выпячивая свои патриотические чувства, Онассис предлагал использовать его суда для борьбы со странами фашистской «оси».

В этой телеграмме что ни слово, то ложь. В обстоятельной биографии дельца, вышедшей из-под пера Д. Лилли, отмечается, что в течение всей войны Онассис ни цента не пожертвовал на

дело союзников. И вообще, по словам биографа, «он никогда не проявлял сколько-нибудь четко выраженных политических симпатий и антипатий». С этим последним утверждением вряд ли можно согласиться, ибо в действительности бизнесмен-космополит всегда тяготел к самым реакционным кругам. В частности, в Аргентине он поддерживал теснейшие отношения с пронацистски настроенными представителями местных военных и политических кругов.

Кое-какие данные о его профашистских взглядах стали известны американской разведывательной службе. Через несколько месяцев после того как адмирал Э. Лэнд получил вышеупомянутое «патриотическое» послание Онассиса, в его адрес поступил официальный документ из ФБР с пометкой «Секретно, лично, со специальным курьером». В документе говорилось:

«Согласно информации, полученной из конфиденциального источника, господин Онассис, владелец ряда судов, намеревается отбыть во вторник 18 июня 1942 года из Буэнос-Айреса в Соединенные Штаты на борту клиппера Панамериканской компании. Согласно той же информации, визит Онассиса связан с его намерением вступить в деловые отношения с управлением военно-морских перевозок. Информатор рекомендовал одять осторожным и связях с г-ном Онассисом, поскольку он высказывал недружественные чувства в отношении военных усилий Соединенных Штатов».

Чья-то влиятельная рука сделала так, что это примечательное предостережение не достигло адресата. Оно было похоронено в канцелярских дебрях управления адмирала Лэнда, а онассисовская флотилия, плавающая под панамским флагом, получила выгодные подряды. Но только ли, на перевозках американских грузов делал тогда свой бизнес будущий миллиардер? Любопытное и многозначительное признание сделал уже в послевоенные годы финансист Гитлера Яльмар Шахт: «В то время мы поддерживали с Онассисом самые тесные отношения. Через посредников мы фрахтовали у него суда и получали некоторую информацию».

Шахт не пожелал более подробно распространяться о характере информации, которую поставлял нацистам судовладелец. Но, памятуя, как прибыльно Онассис сбывал в свое время телефонные секреты, можно не сомневаться, что он предложил нацистам достаточно ценный для них «товар», нимало не заботясь о том, что эта «информация» может серьезно повредить военным усилиям союзников.

В 1945 году, когда отгремели залпы второй мировой войны,

торговые флоты большинства стран мира являли собой жалкую картину. Греция, например, из 450 судов, принадлежавших частным лицам или государственной компании, лишилась 360. Другое дело Онассис. Его танкеры, интернированные в Европе, остались невредимы. Суда, которые зафрахтовало американское управление военно-морских перевозок, приносили ему ежегодно по 250 тысяч долларов каждое. Поскольку зарегистрированы они были в Панаме, а сам Онассис имел аргентинское гражданство, ему удавалось уберечь от обложения налогами почти все своп прибыли от сделок с морским ведомством США. В общей сложности его состояние оценивалось теперь примерно в 30 миллионов долларов.

«Положительно это была неплохая война для Аристотеля Сократа Онассиса», — резюмирует Д. Лилли.

С такими деньгами можно было приступить к осуществлению давнишней мечты: стать в один ряд с крупнейшими частными судовладельцами мира. Оставалось определить, какой, географический район избрать на ближайшее будущее в качестве основной базы для своих операций. Собственно, выбирать было нечего. Большинство европейских верфей лежало в руинах. Возможности стран Латинской Америки в области судостроения были мизерны. Да и общая деловая конъюнктура чуть ли не во всем капиталистическом мире, задолжавшем Америке, оставляла желать лучшего. Решение напрашивалось: Соединенные Штаты, несказанно разбогатевшие на войне, а точнее — Нью-Йорк. Где, как не в Нью-Йорке, общепризнанной столице мирового капитала, стоило попытать счастья в сфере большого бизнеса!

Попрощавшись с благословенным для него Буэнос-Айресом, где он так быстро нажил свой первый миллион, Онассис перебирается на берега Гудзона. И делает это без малейшего промедления, ибо в воздухе запахло возможностью «провернуть» превыгоднейшее дельце: поживиться за счет «излишков» сухогрузных транспортов типа «либерти», от которых намеревалось избавиться правительство Соединенных Штатов. В последние два военных года их пекли на американских верфях, как блины. Разумеемся, количество при этом порой переходило в качество с обратным знаком. При всем том они вполне могли еще эксплуатироваться в течение ближайшего десятка лет. Оказавшись перед дилеммой — пустить вчерашние военные транспорты на слом или реализовать их как излишки, соответствующие ведомства Соединенных Штатов остановились на втором, куда более выгодном варианте. Встав в позу благодетеля, официальный Вашингтон объявил, что продаст эти суда на самых льготных условиях частным владельцам союзных

стран под гарантию их правительств. В цифрах это выглядело так: за судно, оцененное в 550 тысяч долларов, наличными вносилось 125 тысяч; остальная сумма погашалась в течение последующих 20 лет.

Из Афин в Соединенные Штаты прибыла специальная правительственная комиссия, чтобы помочь пострадавшим во время войны греческим судовладельцам пополнить свои армады. В те недели Онассис развил кипучую деятельность: лично осмотрел несколько десятков судов, провел «разъяснительную» работу среди своих соотечественников-судовладельцев, которые еще раздумывали, покупать ли им сделанные на скорую руку суда. Главу комиссии, известного политического деятеля С. Венизелоса, Онассис уговорил поручиться не меньше чем за 100 судов. Но когда дошло до персонального распределения закупленных «либерти», самого Онассиса в списке участников сделки не оказалось. Более опытные конкуренты, чьи имена были лучше известны в греческих торгово-промышленных и политических кругах, сумели оттеснить в сторону нувориша.

Ярости дельца, которому казалось, что он держал в руках перечень целой флотилии своих новых судов, не было границ. Чтобы хоть как-то выйти из положения и перехватить все же десяток-другой «излишков», Ари решил вступить в контакт непосредственно с морской комиссией Соединенных Штатов, которая занималась реализацией флота «либерти». Он получил разрешение приобрести 16 судов, что означало необходимость выложить наличными около 10 миллионов долларов. Деньги имелись, но не в правилах Онассиса было оплачивать свои крупные сделки собственной наличностью. Начались трудные переговоры с нью-йоркским «Нэшнл сити бэнк». Американские банки тогда не имели прецедентов по части финансирования торгового судоходства. К тому же речь шла об иностранце. Поэтому как большой успех Онассиса было расценено решение «Нэшнл сити бэнк» предоставить заем на 50 процентов стоимости приобретаемых судов с рассрочкой на погашение в 12 месяцев (испрашивался срок в 10 лет).

Условия уплывшей сделки, гарантированной греческим правительством, были, конечно, несравненно более выгодными. Но все же обошлось без немедленной уплаты наличными всей суммы, а кроме того, Онассис обзавелся в ходе переговоров влиятельными связями на Уоллстрите. Тогда же на опыте этого начинания стала выкристаллизовываться «генеральная идея» системы финансирования его будущих судостроительных программ.

В пылу спекулятивного ажиотажа молодому миллионеру

было как-то недосуг заниматься устройством семейного очага. Но чем больше округлялся капитал новоявленного Одиссея (в священном трепете от блеска онассисовских миллионов нью-йоркский журнал «Тайм» сравнил дельца с Одиссеем, уверяя, что «вечный странник» из древнегреческого эпоса — любимый герой Онассиса, а Итака — его духовная родина), тем больший интерес вызывала его персона у богатых отцов, имеющих дочерей на выданье. В один из сентябрьских дней 1943 года крупнейший греческий судовладелец Ставрос Ливанос, находившийся в то время в Нью-Йорке, пригласил Онассиса в свои апартаменты. Его младшей дочери Тине было тогда 14 лет.

Существует ходячее выражение, что браки совершаются на небесах. Чувствам «романтика моря» не было нужды подниматься на столь большую высоту, его матримониальные проблемы решались на твердой земной почве. В отличие от эпопеи с женитьбой на Жаклин Кен-, неди, история не сохранила столь исчерпывающих подробностей помолвки и свадебной церемонии, состоявшейся в ноябре 1946 года, когда Тине Ливанос едва исполнилось семнадцать. Но доподлинно известно, что за два с половиной года, прошедшие с момента знакомства будущих супругов, папаша Ливанос и Аристотель Онассис скрупулезно изучили бухгалтерские книги друг друга. Когда 40-летний жених вел к венцу свою 17-летнюю невесту, впору было сказать: миллионы женятся на миллионах.

Сколь ни успешно шли дела самого Онассиса, ливаносовские капиталы, принесенные в качестве приданого Тиной, существенно изменили его положение в сфере бизнеса. В родной Греции имя Ливаноса было своеобразным свидетельством принадлежности к торгово-промышленной элите. Да и в знаменитом лондонском морском регистре Ллойда названия судов, принадлежащих тестю Онассиса, повторялись достаточно часто, чтобы придать вес их владельцу.

Во всяком случае, конкуренты заметили в последующих операциях оборотистого грека невиданный дотоле размах. Сын захудалого табачного торговца превращался в монополистического хищника крупного масштаба.

Оговоримся сразу: неправильным было бы представлять, что женитьба на Тине Ливанос автоматически округлила личное состояние Онассиса на несколько десятков миллионов долларов. Брачные контракты миллионеров составляются так, будто стороны заранее уверены, что непременно разойдутся. А посему стаи адвокатов с обеих сторон отшлифовывают пункты контракта с филигранной точностью, дабы соблюсти финансовые интересы супругов и сохранить в неприкосновенности каждый из

вступающих в брак капиталов на случай, если им придется вновь разъединиться.

Забегая вперед, заметим, что брачный контракт Онассиса с Жаклин Кеннеди также соответствовал лучшим торгашеским канонам. Он, скорее, напоминал обычное фрахтовое соглашение, по которому судно предоставляется в пользование по колеблющимся в зависимости от сезона расценкам. Среди 170 условий были такие: если Онассис оставит Джекки, она получит по 10 миллионов долларов за каждый прожитый совместно год; если же покинутым окажется Онассис (но лишь после 5 лет семейной жизни), то денежная компенсация ей составит 18,75 миллиона долларов. И далее в таком же духе…

Но вернемся к первому браку нашего Аристотеля. В 1946 году папаша Ливанос «стоил» около 1 миллиарда долларов. В виде свадебного подарка он вручил будущему зятю дарственную на два судна «либерти», что по тогдашним ценам превышало миллион долларов. Но когда впоследствии дошло до фактического оформления документов, выяснилось, что старая лиса Ливанос сплутовал и вместо двух «либерти» Онассис получил лишь один. Что касается чисто денежной части приданого, то она была вложена в специально основанную стариком для этой цели «Тина риэлти корпорейшн». Из миллионов, отказанных Лйваносом любимой дочери, молодые супруги получили на руки 446 тысяч долларов — на аренду апартаментов в Нью-Йорке. Остальные деньги компании «Тина риэлти корпорейшн» надежно охранялись различными пунктами контракта от возможных посягательств Онассиса.

Все эти подробности знал лишь ограниченный круг лиц. Но уже факт родства Онассиса с «самим» Лйваносом придавал ему ореол значительности, как бы служил свидетельством особой коммерческой респектабельности, что в мире большого бизнеса и больших спекуляций порой предпочтительнее миллионов долларов наличными.

Между тем на горизонте назревал очередной бум в области судоходства. «План Маршалла» и «доктрина Трумэна», в которых, в частности, нашли выражение претензии империализма США на гегемонию в послевоенном мире, вымостили путь потоку грузов с так называемой американской «помощью» Европе. Для судовладельцев наступили золотые времена.

В это время по заказам Онассиса уже строилась серия танкеров на американских верфях. В поисках дополнительных мощностей он направляется в Европу. Первый визит — в Гетеборг. А там — «воскрешение» верфи «А. С. Онассис, Гетеборг лтд», договоры с другими судостроительными предприятиями. В

Западной Германии крупнейшие заказы получают верфи Гамбурга, Киля, Бремена. В те времена в западных зонах оккупации, а потом в боннской республике была очень дешевая рабочая сила, что делец не преминул использовать в своих интересах.

А в самих Соединенных Штатах вырисовывалась новая крупная «панама»{Строительство Панамского канала в конце прошлого столетия сопровождалось таким каскадом финансовых спекуляций и подкупов должностных лиц, что слово «панама» стало нарицательным, синонимом крупного мошенничества, коррупции.}. В летопись казнокрадства и коррупции в высших американских сферах она вошла под названием «дела Кейси», хотя правильнее было бы назвать ее аферой Кейси — Онассиса. Суть дела в следующем. Во время второй мировой войны, кроме сухогрузных судов серий «виктори» и «либерти», в Соединенных Штатах в большом количестве понастроили танкеры типа «Т-2». Еще до того, как начался послевоенный бум в области судоходства, правительство приняло решение реализовать и их как «излишки». Но с одним ограничением: продавать дозволялось только американским гражданам или компаниям, контролируемым подданными Соединенных Штатов Америки.

Чтобы обойти закон, Онассис создает компанию «Юнайтед Стейтс петролеум кэрриерс», в которой ему официально принадлежало 49 процентов акций. Остальные приобрели его же подставные лица американского происхождения. Следующий этап — приобретение судов — помогла преодолеть группа лоббистов, в которую входили конгрессмен Джозеф Кейси, бывший государственный секретарь Эдвард Стеттиниус, бывший помощник государственного секретаря Джулиус Холмс, отставной адмирал Уильям Хэлси и еще полдюжины весьма высокопоставленных лиц. В ходе осуществления аферы Онассис пользовался услугами известной нью-йоркской адвокатской фирмы «Лорд, Дэй энд Лорд», которую возглавлял Герберт Броунелл.

А сделки с «группой Кейси» были действительно настоящей аферой. Кейси, Стеттиниус и К° создали синдикат. Располагая широкими связями в высших сферах, они приобретали танкеры якобы для себя, а затем передавали их во временный фрахт Онассису, который эксплуатировал их под панамским флагом. Кончалось тем, что по прошествии некоторого времени танкеры окончательно продавались дельцу.

Через 7 лет история всплыла наружу. Разразился громкий скандал, раздутый республиканской администрацией, поскольку члены «группы Кейси» были демократами и вся эта «панама»

осуществлялась в правление демократической партии. В один из дней Онассиса даже арестовали, но через 15 минут, после снятия отпечатков пальцев, отпустили под залог. Впрочем поднятая шумиха, как обычно бывает в США в подобных случаях, была не больше, чем бурей в стакане воды. Примечательный диалог произошел тогда в одной из комиссий конгресса, расследовавшей аферу. Отвечая председателю комиссии, конгрессмен Д. Кейси признал, что получил «за посредничество» 75 тысяч долларов. И тут же задал контрвопрос: «С каких это пор в Америке стало преступлением делать деньги?»

И еще одна любопытная деталь. Пост министра юстиции в кабинете Эйзенхауэра в период расследования занимал Герберт Броунелл, тот самый, который от имени фирмы «Лорд, Дэй энд Лорд» давал «советы» дельцу при всех его танкерных сделках. Рассказывают, что, непринужденно переступив порог кабинета Уоррена Бергера (нынешний председатель Верховного суда), которому как помощнику министра юстиции было поручено вести дело, Онассис задал лаконичный вопрос: «Какова сумма выкупа?» Немного помедлив, «страж закона» ответил: «20 миллионов». Сошлись на семи миллионах долларов. Кроме того, часть судов возвращалась правительству Соединенных Штатов.

Казалось бы, все же чувствительный удар по карману Онассиса. Но судовладелец только ухмылялся, когда журналисты спрашивали его об этом. Он-то знал, что за время эксплуатации танкеры принесли ему прибыль, втрое превышавшую первоначальную стоимость каждого из них. Так что даже с учетом многомиллионного штрафа делец не остался в накладе.

Приведенный эпизод, отнюдь не украшающий, образ «романтика моря», редко присутствует в красочных репортажах, рисующих «портрет современного бизнесмена». А между тем вся биография Онассиса соткана из подобного рода подлогов и мошенничеств.

В середине пятидесятых годов, например, он решил во что бы то ни стало получить исключительное право па транспортировку нефти морским путем из Саудовской Аравии. Требовался формальный договор с королевским правительством. Предварительная разведка показала, что необходим хороший «бакшиш» (взятка) министру торговли и нескольким другим высокопоставленным чиновникам.

Онассис был щедр. В руки министра перекочевало письменное обязательство возместить «труды и хлопоты» саудовских должностных лиц 375 миллионами франков. Соответствующий договор без скрипа прошел через все инстанции и получил санкцию короля. И вдруг, о ужас! Через

несколько недель обнаружилось, что «высочайшая» подпись миллионера на обязательстве стала бледнеть на глазах, пока не исчезла совсем. Специальные чернила, которыми она была сделана, испарились. Одураченным чиновникам оставалось молчать и про себя призывать всевозможные земные и небесные кары на голову жуликоватого судовладельца. Стань эта мошенническая операция достоянием гласности, они могли лишиться собственных голов. Саудовский монарх не любил, когда приближенные снимали золотые пенки, минуя своего повелителя.

И все же через некоторое время трагикомическая история с подписью попала в печать. Дело в том, что Онассис одурачил и посредника, который организовал ему встречу с нужными людьми в Саудовской Аравии. Этот грек по имени Катаподис должен был получить 200 миллионов франков. Но, раскрыв в один прекрасный день онассисовский вексель, он увидел, что стал жертвой мошенничества, ибо и на нем подпись отсутствовала.

Суда Онассиса еще возили американские подачки «маршаллизованной» Европе, а в воздухе вновь запахло гарью — началась агрессия Соединенных Штатов против Корейской Народно-Демократической Республики. Как и в годы второй мировой войны, Ари спешит со своими предложениями, чтобы отхватить возможно большую долю фрахтовых соглашений на перевозку военных грузов и топлива. Начальник управления военно-морских перевозок адмирал У. Каллагэн получает телеграмму: после обстоятельного перечисления своих «заслуг» перед дядей Сэмом Онассис, не забывший упомянуть и о том, что его дети — урожденные американцы, предлагает «бескорыстную» помощь правительству. Его услуги принимают. Прикинув масштабы предстоящих перевозок, Ари размещает заказы на сумму 100 миллионов долларов на западногерманских верфях.

А впереди еще были англо-франко-израильская агрессия 1956 года против Египта, индокитайская авантюра Вашингтона, июньская (1967 г.) агрессия Израиля против арабских стран! Только за несколько месяцев Суэцкого кризиса в 1956 году Онассис обогатился примерно на 70 миллионов долларов. Если бы вычертить кривую его «успехов» на ниве спекуляций и стяжательства, то «пики» ее совпали бы по времени с военными конфликтами, с преступными авантюрами международного империализма. На густых потоках человеческой крови замешано процветание «империи» Аристотеля Онассиса.

Формулы наживы

Да, из богатого судовладельца делец постепенно превратился в, обладателя целой финансово-промышленной, империи. Правда, его флот, насчитывающий свыше 100 судов водоизмещением около 4,5 миллиона тонн, по-прежнему составляет основу богатства и могущества бизнесмена. Это — самый крупный в мире частный торговый флот, ненамного уступающий флоту крупной капиталистической страны. Но вдобавок Онассис владеет воздушными компаниями «Олимпик эйруэйз» и «Олимпик круизерс», то есть всем гражданским воздушным флотом Греции. Ему принадлежат судостроительные верфи в Швеции и Англии, нефтяная компания «Омега», нефтеперегонные заводы, огромные земельные участки в Европе и Южной Америке, сеть фешенебельных отелей в Греции, Париже, Лондоне. В 1968 году он приобрел солидный швейцарский банк, поставив целью превратить его в финансовый центр своей империи.

По осторожной оценке западных специалистов, состояние Онассиса определяется в 1 миллиард долларов, что ставит его в ряд богатейших людей мира. Известный американский журналист Фред Спаркс, который провел специальное исследование, касающееся финансовых возможностей Онассиса, утверждает, что делец располагает таким портфелем акций, что их одновременный сбыт на бирже мог бы вызвать потрясение на Уолл-стрите.

Может быть, здесь впору будет сказать об экономической подоплеке одиозного или, во всяком случае, странного брака между Жаклин Кеннеди и Аристотелем Онассисом. Ведь бывшая первая дама Америки не смогла принести на алтарь своего нового семейного союза что-либо соизмеримое в финансовом отношении с миллионами супруга. Да, в свое время личные расходы Джекки в Белом доме превышали жалованье Джона Кеннеди как президента Соединенных Штатов, но это лишь свидетельство ненасытности ее аппетитов. Ей действительно перепало кое-что от отца, «рядового» нью-йоркского банкира-миллионера Бувье. Наконец, она унаследовала определенную крупную сумму после далласской трагедии (называли цифру 20 миллионов долларов), но старый Джозеф Кеннеди своевременно принял все меры, чтобы в первую очередь обеспечить за счет этих денег интересы внуков и уберечь от преждевременного распыления капиталы клана.

Личное ее богатство составляет несколько миллионов долларов. Немало, если судить по обычным меркам, но оно не идет ни в какое сравнение с фантастическим состоянием Ари и

вряд ли имеет практическое значение для его деловых интересов. Если говорить о главном «богатстве», которое принесла мужу Жаклин Онассис, то это — невиданное «паблисити», коллоссальные связи в деловых и общественно-политических кругах.

Вот характерный эпизод. Незадолго до женитьбы судовладелец безуспешно пытался наладить деловые связи с американским алюминиевым гигантом «АЛКОА». А через несколько месяцев после пышной свадьбы на острове Скорпиос стало известно, что «АЛКОА» примет участие в строительстве алюминиевого комплекса в Греции, которое взялся осуществить Онассис. Сообщая об этом факте, биограф дельца Д. Лилли напоминает, что «АЛКОА» входит в систему финансово-промышленной империи Меллонов, что семья покойного президента была дружна с семейством главы меллоновской империи и что г-жа Жаклин Онассис продолжает поддерживать эти контакты, оставаясь одной из самых близких приятельниц г-жи Меллон.

Разумеется, в основе этой сделки лежат более весомые факторы, чем личные симпатии. Но несомненно, что широкие связи Жаклин способствуют и, вероятно, будут впредь способствовать финансовым операциям дельца.

Но вернемся к империи Онассиса. По масштабам она значительно уступает глобальным конгломератам Рокфеллеров, Морганов, Меллонов, построенным на акционерных началах. Активы таких конгломератов исчисляются десятками миллиардов долларов. Но по размерам своего личного состояния «романтик моря» переплюнул Рокфеллеров. В этом плане его правильнее было бы сравнить с такими американскими мультимиллиардерами-«аутсайдерами», то есть «одинокими» хищниками, не входящими в монополистические объединения, как небезызвестные нефтяные магнаты Поль Гетти и Гарольдсон Лафайет Хант.

Акулам-одиночкам, подобным Онассису, Ханту, Гетти, нелегко тягаться с империями Рокфеллеров и Меллонов. Вместе с тем возможность единолично распоряжаться капиталом, мгновенно принимать решения придает аутсайдерам определенную тактическую гибкость. Видимо, в этом один из «секретов» их живучести. Те же Хант и Гетти нет-нет да и выхватывают лакомые куски из-под носа у таких нефтяных динозавров, как рокфеллеровские и меллоновские нефтяные компании. Онассис успешно сосуществует и конкурирует с танкерными флотами «ЭССО», «Шелл» и других крупнейших международных монополистических спрутов.

Разумеется, «Шелл» или «ЭССО» («ЭССО»— торговая марка знаменитой рокфеллеровской «Стандард ойл оф Нью-Джерси») проще изыскивать финансовые возможности, чтобы заказать десяток-другой новых огромных танкеров. Но в принципе эти и другие нефтяные гиганты никогда не стремились к тому, чтобы обеспечить собственными плавучими емкостями перевозку всей своей нефти. Ведь, к примеру, танкеры «ЭССО» плавают под американским флагом, а эксплуатационные расходы в торговом флоте США намного выше, чем в ряде зарубежных стран, предоставляющих так называемые «флаги удобств» (Панама, Либерия, Гондурас). Монополии-гиганты типа «Стандард ойл» и «Шелл», входящие в Международный нефтяной картель, полагают, что в дополнение к собственному танкерному флоту им удобно и выгодно фрахтовать емкости у независимых судовладельцев. Нефтяные же компании-новички, пробившиеся за последние два десятилетия в сферу бизнеса на «черном золоте», на первых порах вообще не склонны были иметь собственные танкерные флоты. Их помыслы были устремлены больше на изыскания новых месторождений, организацию их разработки и сбыт нефти и нефтепродуктов.

Все это учел, выходя на послевоенный рынок транспортировки нефти, Аристотель Онассис. К тому же, проявив завидную изворотливость, он почти с самого начала раз и навсегда разрешил проблему финансового обеспечения строительства своих судов.

Вспомним историю с финансированием покупки «либерти», когда в конце 1945 года Онассис получил краткосрочный заем от «Нэшнл сити бэнк». Год спустя, вознамерившись приступить к строительству новых танкеров, он поставил перед собой задачу добиться долгосрочного кредитования своих проектов, причем не на половинную, как было с «либерти», а на полную их стоимость.

Еще в 1945 году, в ходе переговоров о займе для покупки «либерти», делец установил контакт с Г. Хэггэр-ти — крупным финансистом, казначеем гигантской страховой компании «Метрополитен лайф иншуренс», входящей в сферу империи Рокфеллеров. Уже тогда идеи судовладельца о новой системе финансирования судостроительных программ показались ему стоящими внимания. К нему и обратился теперь Онассис. Хэггэрти обещал поддержать его просьбу о займе на совете директоров при условии, что будет представлено серьезное поручительство.

Следующий этап переговоров проходил в офисе «Сокони ойл» (ныне «Мобил ойл») — огромного нефтяного спрута, также контролируемого семейством Рокфеллеров. Один из ответственных администраторов «Сокони ойл» позднее вспоминал, что в те дни и недели, где бы он ни был и в какую бы сторону ни поворачивался, всюду его взор упирался либо в самого Онасснса, либо в одного из его доверенных лиц. Приглашения на роскошные приемы следовали со стороны дельца одно за другим.

Подготовив почву на различных руководящих уровнях, Онассис предложил заключить долгосрочный контракт на перевозку нефти «Сокони ойл» своими пока еще только запроектированными танкерами. Заранее оговаривалась фиксированная цена за тонну перевозимой нефти на весь срок действия контракта. В различных пунктах соглашения перечислялись гарантии, которые судовладелец давал нефтяным магнатам на случай всевозможных неожиданностей. В итоге получалось, что заказчик (нефтяные компании) ограждается от материальных потерь при аварии судна, простоях, вызванных различными причинами, и т. п.

Поразмыслив, директора «Сокопи ойл» пришли к выводу, что в условиях постоянного колебания фрахтовых цен долгосрочные контракты небезвыгодны для их компании. Разумеется, существовал известный риск, что в течение срока действия контракта цены за фрахт упадут и тогда наниматель окажется в проигрыше, Но такой вариант выглядел маловероятным, и «Сокони ойл» согласилась подписать первое соглашение с Онассисом на эксплуатацию танкера водоизмещением 28 тысяч тонн сроком на 5 лет. В начале 1947 года президент «Сокони ойл» Фрэнсис Дрейк скрепил документ своей подписью и поздравил дельца с успехом. По примеру «Сокони ойл» аналогичный контракт заключила нефтяная корпорация «Тексако».

Теперь на руках у судовладельца были контракты на сумму, значительно превышающую испрашиваемый им заем. С ними он вновь направился в уолл-стритовские банки и инвестиционные компании. На этот раз переговоры в «Метрополитен лайф иншуренс» и с представителями финансовой группы «Лимэн бразерс» пошли значительно быстрее. В итоге Онассис, который начинал эту эпопею со «скромной» просьбы ссудить ему 6,5 миллиона долларов, получил 40 миллионов на строительство шести танкеров водоизмещением по 28 тысяч тонн, которые должны были стать для того времени самыми крупными судами этого типа. Весь заказ был размещен на верфях «Спэрроу пойнт ярд» корпорации «Бетлехем стил», контролируемой империей Морганов. В обстановке послевоенного спада эти верфи были близки к закрытию, и крупный онассисовский заказ помог им пережить трудные времена.

Понятно, что «новшества», внедренные Ари, не привлекли внимания широкой публики, но в деловом мире «формула Онассиса» вызвала немалый интерес. Не выложив ни цента из собственного кармана, делец начал спускать на воду танкер за танкером. Фактически его программу кредитовали американские налогоплательщики, чьими сбережениями оперировали банки и страховые компании, предоставляя судовладельцу один заем за другим. Сам Ари, поясняя, на какие средства он строит свои армады, однажды цинично бросил: «ДДЛ», что означает: «Деньги других людей».

Отныне у банков и страховых компаний появилось новое поле деятельности для инвестиций, перед судовладельцами открывались широкие возможности финансового обеспечения своих судостроительных программ. В качестве «пионера» в этом деле Онассис пожал первые дивиденды. И, что очень важно, как это отмечает в своей книге об Онассисе западногерманский исследователь Вилли Фришауэр, открытие новой «формулы» и

первое ее успешное применение на практике «выдвинуло дельца в высшие эшелоны американского большого бизнеса». Он стал вхож в кабинеты таких монополистических воротил, как президент «Сокони ойл» Фрэнсис Дрейк и президент «Бетлехем стил» Юджин Грейс. Церемонию спуска на воду одного из его шести танкеров, строившихся на «Спэрроу пойнт ярд», освятила Паулина Пратт — носительница весьма известной в Соединенных Штатах «нефтяной» фамилии. Ее муж был тогда директором «Мобил ойл», а близкий родственник Кристиан Гертер занял впоследствии пост государственного секретаря Соединенных Штатов.

Теперь Онассису не было нужды обивать пороги в поисках кредитов. Вслед за «Метрополитен лайф иншуренс», «Ферст нэшнл сити бэнк» финансировать его судостроительные программы стали рокфеллеровские «Чейз Манхэттен бэнк» и «Кемикл бэнк». Образно можно сказать, что делец пришелся к уолл-стритовскому двору.

Но «оригинальными» формами финансирования не исчерпывалась «формула Онассиса», которую правильнее было бы назвать «формулой наживы». Стремясь сделать как можно более прибыльными свои новые танкеры, Онассис регистрирует их под так называемыми «флагами удобств», или «льготными флагами»: панамским, либерийским, гондурасским. В этих странах сборы за регистрацию судов и налог с судовладельцев настолько малы, что имеют скорее символический характер. Отсутствует и контроль за содержимым трюмов, а также за оплатой труда экипажей. У Ари давно накопился опыт использования «флагов удобств». Еще во время войны его сухогрузы плавали под флагом Панамы. Бытовые условия на этих судах были столь отвратительны, а оплата труда матросов так низка, что Онассиса за глаза называли «капитаном Блаем», то есть ставшим нарицательным именем командира английского парусника «Баунти», на котором по схожим причинам в XVIII веке произошел мятеж.

Схема снижения «эксплуатационных» расходов, а попросту говоря, ограбления матросов, выглядит примерно так. Американская судоходная компания (владелец — Онассис, оперирующий через родственников или подставных лиц) сдает очередное судно в аренду панамской компании, которая также фактически принадлежит Онассису. А уже эта «панамская» компания, не ограниченная в своих действиях никакими законами, заключает фрахтовое соглашение со «Стандард ойл» или каким-нибудь другим нефтяным гигантом на перевозку его грузов.

По той же причине низких «эксплуатационных» расходов он

зарегистрировал часть «либерти», приобретенных у правительства США, в греческом регистре. «Мне хотелось думать, что Аристотель Онассис выбрал для этой цели родину из патриотических чувств, — замечает в книге об Онассисе Д. Лилли. — Но, увы, в бизнесе нет места сентиментам».

Резонен вопрос: зачем делец вообще строит суда в Соединенных Штатах, что обходится в два — два с половиной раза дороже, чем в Европе и Японии? И не выгоднее ли заменить американский флаг на всех кораблях своего флота «флагами удобств»? Как всегда в подобных «ясных» ситуациях правильные ответы не лежат на поверхности. При размещении заказов за границей он лишился бы чрезвычайно выгодных условий кредитования, позволяющих создавать супер-танкеры что называется «из воздуха». Непросто обстоит дело и с флагом, ибо государственные грузы, в том числе и военные, законодательство США позволяет перевозить только на американских судах. Впролем, разве не может позволить себе Онассис иметь судоходные компании на все случаи жизни! И он их действительно имеет.

…Напрасный труд искать в справочниках судоходную компанию, в названии которой фигурировала бы фамилия Онассиса. Она отсутствует в знаменитом морском регистре Ллойда, где перечислены торговые суда всех стран капиталистического мира. Ее не найдешь и в объемистом ежегоднике «Интернэшнл шиппинг энд шипбилдинг» («Международное судостроение и торговые флоты»), в котором приведен не только список судов, но и имена их владельцев. Здесь фигурируют владельцы компаний, располагающих двумя или даже одним судном, а вот Аристотель Онассис, обладатель самого крупного частного торгового флота в мире, не удостоился чести присутствовать во всех этих «шиппингах» и «шипбилдингах». Разгадка парадокса в структуре онассисовской империи.

На заре своей деятельности как судовладельца Онассис взял за правило не создавать крупных пароходных компаний и не вводить в их название своего имени. Разве только первую из них с конторой в Монтевидео он нарек «Ариона» (производная от «Ари»). А дальше — что ни новая серия сухогрузов или танкеров, то новая компания: «Олимпик маритим» (Франция), «Трафальгар стимшип компани» (Англия), «Оверсиз балк кэррриерс» (Либерия) … Этот список можно продолжать долго, ибо проходные «провинции» империи Онассиса состоят в общей сложности из 85 компаний! Некоторые насчитывают одно-два судна. Но есть и такие, которые объединяют до 12 судов.

Такое дробление позволяет «приписывать» ту или иную компанию к определенному региону и соответственно наилучшим образом учесть и использовать специфические преимущества местных условий. В случае катастрофы или скандальной аферы «запачканной» оказывается какая-то одна компания. Так было, например, в 1966 году при взрыве одного из принадлежащих Онассису танкеров в венесуэльском порту Маракайбо. Катастрофа, повлекшая за собой много человеческих жертв, произошла при очень подозрительных обстоятельствах. При расследовании выяснилось, что судно выслужило все сроки службы и давно должно было пойти на слом. Гибель же танкера приносила владельцу крупную страховую сумму. Впрочем, имя Онассиса в этой связи тогда даже не упоминалось в печати, ибо мало кто знал, что компания со звучным названием «Сосьедад индустриаль маритима Панама», которой принадлежал танкер, сама является собственностью Аристотеля Онассиса.

Во всех 85 компаниях дельцу принадлежат все или большая часть акций или капитала. А посты директоров и президентов в них занимают его близкие и дальние родственники, а также доверенные люди, чья надежность и профессиональное умение вести дела проверены годами их верной службы. Характерна история создания крупнейшей онассисовской компании «Американ траст». Когда вскрылась афера с незаконным приобретением «излишков» танкеров, Онассиса обязали, кроме уплаты штрафа, передать часть этих судов какой-нибудь американской судовладельческой фирме. Недолго думая тот основывает на, имя своих детей Александра и Кристины, которые родились в США и имели американское гражданство, холдинговую компанию «Американ траст». Себе он оставляет в ней (но опять-таки не прямо, а через свое южноамериканское владение «Ариона») 25 процентов акций. Из подлежащих передаче танкеров создаются компании «Юнайтед Стейтс петролеум кэрриерс», «Виктори кэрриерс» и «Вестерн танкере», которые поступают под контроль «Американ траст». Когда Онассису говорили, что степень его вмешательства в дела «Американ траст» куда больше его официальной доли участия, делец неизменно отвечал: «Мои интересы в данном случае не ограничиваются процентами с принадлежащих мне акций. Бог дал мне этих детей, и моя забота об их благосостоянии не противоречит ни воле всевышнего, ни человеческим законам». Почти совсем как Джон Дэвисон Рокфеллер I, который любил повторять, что бог спустил его на землю, чтобы делать деньги, и каждый, кто препятствует ему в этом, нарушает волю божью…

Кстати, когда началась агрессия Соединенных Штатов в

Индокитае, именно «американские» компании Онассиса, входящие в «Американ траст», получили крупнейшие прибыльные подряды на поставку грузов и топлива для интервенционистского корпуса США и для сайгонских марионеток Вашингтона.

Управлять всеми этими флотилиями и эскадрами дело непростое. Но Онассис всегда демонстративно подчеркивал, что не нуждается в громоздком административном аппарате, обычном для любой корпорации. «Мой мозг — настоящий компьютер», — постоянно хвастался он, И словно в подтверждение этих слов являлся на деловые встречи без единой бумажки, а в ходе дискуссии обрушивал на оппонентов горы цифр, приводимых по памяти. Явно рисуясь, он имел обыкновение опаздывать на свидания со своими клиентами: типичная психология выскочки, нувориша, которому кажется, что такой манерой поведения он придает значимость своей персоне.

До поры до времени все это сходило с рук. Но в конце шестидесятых — начале семидесятых годов аморфная и вместе с тем хаотичная структура онассисовской империи, равно как и стиль руководства ею стала отрицательно сказываться на делах, привели к возникновению ряда конфликтных ситуаций.

В считанные месяцы делец без лишней помпы модернизировал свои «штабы». Как пишет западногерманская газета «Блик дюрх ди виртшафт», оффисы его филиалов в Нью-Йорке, Монте-Карло, Афинах, Женеве начали походить на деловые конторы японского образца. Штаты клерков и референтов следят за рыночной конъюнктурой, составляют краткосрочные и долгосрочные прогнозы, готовят сводки к очередному туру переговоров, которые должен вести Аристотель Онассис.

Правда, по старой привычке Ари любит показывать гостям стену-магнит в своем кабинете на борту «Кристины», на которой нанесены контуры морей и океанов, сплошь усеянные металлическими силуэтами онассисовских кораблей. Глядя на нее, делец действительно в каждый момент знает дислокацию любого своего судна. Но фактическое управление ими производится из региональных контор, где установлены настоящие компьютеры, за которыми не угнаться, несмотря на его природную хорошую память, экспансивному и жуликоватому, но не очень образованному дельцу.

Капитально поставлено освоение Онассисом и «пятого океана», который бороздят его воздушные армады. В 1956 году судовладельца пригласили в Афины на ленч к тогдашнему премьер-министру, лидеру правой партии ЭРЭ К. Караманлису. За рюмкой мартини была решена судьба греческого гражданского

воздушного флота. Вскоре последовал правительственный указ о передаче Онассису национальной авиакомпании «ТАЕ». К нему же переходили исключительные права на все воздушные перевозки в Греции. Более того, когда выяснилось, что некоторые иностранные авиакомпании связывают столицу и другие греческие города с зарубежными странами на более льготных условиях, чем онассисовская «Олимпик эйруэйз», кабинет Караманлиса директивным порядком закрыл перед этими компаниями аэропорты страны. Это решение ударило по карманам сотен тысяч греков, но зато пополнило число клиентов фирмы Онассиса.

Правда, в 1964 году, когда у власти находилось либеральное правительство буржуазной партии Союз центра во главе с Г. Папандреу, у дельца возникли «непредвиденные осложнения». Началось с того, что премьер-министр категорически отверг требование Онассиса гарантировать минимальный налог с оборота на его капиталовложения в самую прибыльную линию Афины — Нью-Йорк — Афины. Между тем в случае положительного ответа, делец обязался приступить к давно обещанной модернизации летного парка «Олимпик эйруэйз».

Дальше — больше. Правительство Г. Папандреу вообще поставило под сомнение целесообразность, мягко выражаясь, «странных льгот», предоставленных ранее «Олимпик эйруэйз». Встревоженный Онассис попросил о встрече с премьер-министром. Сын главы кабинета министров Андреас Папандреу, который также принял участие в переговорах, вспоминал позднее:

«Я сказал «нет». Мой отец тоже сказал «нет». Он проявил твердость. Но Онассис продолжал настаивать, он даже выступил с сомнительным предложением сделать «взнос» в фонд партии Союз центра. Предложение возмутило Георга Папандреу, который приказал не пускать Онассиса на порог».

Но летом 1965 г. король Константин при поддержке сил внутренней и зарубежной реакции произвел фактически государственный переворот, незаконно уволив в отставку правительство Папандреу. Онассис подписал соглашение с кабинетом его преемника именно на тех условиях, которые он тщетно навязывал правительству Союза центра. Андреас Папандреу в связи с этим замечает: «Если они не могут купить вас, они выбрасывают вас вон».

Отстояв интересы «империи», Ари с присущим ему размахом вложил 15 миллионов долларов в модернизацию своего воздушного флота. Б ангарах «Олимпик эйруэйз» и «Олимпик круизерс» старые «дакоты» уступили место реактивным «боингам» и «каравеллам». Но когда дело доходит до бытовых условий и

заработной платы летно-наземного обслуживающего персонала его компаний, в ход идут онассисовские «формулы наживы» и в дельце вновь и вновь просыпается печальной памяти капитан Блай.

Одна из очередных забастовок в «Олимпик эйруэйз» вспыхнула в разгар туристского сезона. Каждый день простоя обходился компании в 400 тысяч долларов, но Онассис не уступал. Когда однажды сам хозяин появился перед бастующими, навстречу понеслось: «Вы тратите на себя по 12 миллионов долларов в год, а нам жалеете прибавить 25 процентов к нашему скромному жалованию».

«Для меня это был вопрос принципа и прецедента, — пояснял потом Онассис журналистам. — Лучше я потеряю несколько миллионов долларов, чем уступлю».

И не уступил, хотя за 17 дней забастовки убыток компании составил почти 7 миллионов долларов. Одних только этих денег вполне бы хватило, чтобы несколько лет выплачивать рабочим и служащим «Олимпик эйруэйз» прибавку, которой они добивались.

Поскольку обороты и основной капитал «Олимпик эйруэйз», измеряемые соответственно «всего» миллионами и десятками миллионов долларов, значительно уступают по масштабам этим же показателям в «морской» части империи, где счет идет на сотни миллионов, Онассис, явно кокетничая, иногда говорит в кругу друзей: ««Олимпик эйруэйз» — это мое маленькое хобби».

К этому же разряду он относит свое сравнительно кратковременное увлечение китобойным промыслом, хотя поначалу собирался заняться этим всерьез и надолго. Решив стать «адмиралом» китобойного флота, Ари сколачивает флотилию из 18 единиц. Крупный сухогруз переоборудуется в корабль-матку, канадские и английские корветы военных лет идут под китобоев. Радары, сонары, вертолеты — все это приобреталось по бросовой цене под видом все тех же военных «излишков». У норвежцев перекупили лучших гарпунеров, но экипажи набирали преимущественно в Западной Германии, где труд матросов в пятидесятых годах ценился дешевле.

Первая же путина принесла 10 миллионов долларов прибыли. Но выяснилось, что флотилия Онассиса занималась настоящим пиратством, частенько производя бой китов в территориальных водах Перу. Дипломатические ноты перуанского правительства в адрес китобойного «адмирала» успеха не возымели. Пришлось прибегнуть к более решительным мерам. И когда в следующем году китобои-пираты вновь нарушили границу, против них были брошены военные корабли и авиация.

Впрочем, внакладе остался не Онассис, а страховые компании. Китобойный «адмирал» застраховал свое предприятие на все случаи жизни. И пока интернированные китобои стояли в перуанском порту, за простой расплачивались страховые фирмы. Но в ходе тяжбы с правительством Перу обнаружилось и другое. Оказалось, что по крайней мере половина годовой добычи китового жира достигалась за счет хищнического истребления «голубых» китов, охота на которых строжайше запрещена международными правилами. Норвежская китобойная-ассоциация подняла этот вопрос перед всемирной китобойной комиссией. Вновь назревал крупный скандал. Упреждая события, делец спешно, но не без выгоды сбыл за 8,5 миллиона долларов свою флотилию японцам.

«Деловой» портрет Онассиса получился бы неполным, если не упомянуть об эпизоде, когда в его «империю» чуть было не оказалось включенным целое государство, хотя и карликовое, — княжество Монако. Далекие предки и поныне правящей там династии Гримальди промышляли банальными грабежами и пиратством. Но в прошлом столетии очередному монакскому князю пришла в голову великолепная идея обирать людей более утонченным способом. Под вывеской «Общества морских купален» (по начальным буквам французского названия сокращенно: СБМ) он учредил игорный дом. В дальнейшем вокруг казино вырос целый город, который назвали Монте-Карло.

Первая и вторая мировые войны пагубно отразились на княжестве, благосостояние которого всецело зависело от притока клиентов в казино Монте-Карло. К тому же появились серьезные конкуренты в лице новых игорных центров в Лас-Вегасе (США) и на Багамских островах. Финансовое положение монакского князя Ренье несколько поправила женитьба на американской кинозвезде Грейс Келли. Этот брак мог бы сойти за слащавый «хэппи-энд» наивного романа благородного принца и пастушки, если бы… если бы пастушка не была богаче принца: папаша Келли ворочает миллионами в строительной промышленности США.

В старинных стенах дворца Гримальди все чаще стала слышаться английская речь с характерным американским акцентом. Но к этому времени в делах Монако неожиданно большой вес приобрел Аристотель Онассис.

Позднее он сам рассказывал, что все, мол, произошло «волей случая». В 1951 году судовладелец решил перевести свою штаб-квартиру в Монако: очень уж соблазнительными выглядели всевозможные налоговые льготы в карликовом государстве. По этой причине многие иностранные компании обзаводились здесь

лишь секретарем и телефоном, не забывая заказать фирменный бланк с монакским адресом.

Онассис лично подыскал соответствующее здание для оффиса: зимний спортивный клуб, принадлежащий «Обществу морских купален». И… получил отказ. Это якобы и вывело из равновесия дельца, который тут же решил купить на корню все СБМ.

Трудно поверить, что голая «обида» толкнула мультимиллионера на столь ответственный шаг. В мире бизнеса большие сделки не совершаются на таком зыбком основании, как эмоции. Просто Онассис учуял, что казино и все княжество можно превратить в доходное предприятие, если взяться за дело умело. И вот уже агенты Ари на парижской бирже приступили к скупке акций «Общества морских купален» через подставных лиц. По ходу пришлось выдержать схватку с самим «святейшим престолом». Да, Ватикан через посредников был крупнейшим акционером не слишком праведного игорного бизнеса. Наконец настал день, когда у Онассиса оказалось 550 тысяч (52 процента) акций СБМ. Отныне он становился хозяином большей части богатств Монако: к нему переходил контроль над казино, отелями, спортивными клубами — над всей экономикой княжества.

Ренье стало казаться (видимо, не без оснований), что Онассис уменьшает объявленную сумму своих монакских доходов, с которых шли отчисления в княжескую казну. Забеспокоились и традиционные покровители монакского престола из числа французских банкиров, а также новые — по линии «заокеанской» княгини. По волчьей хватке судовладельца они увидели, что для его конкурентов вряд ли останется место под монакским солнцем.

Заручившись поддержкой могущественных покровителей, князь Ренье перешел в наступление. В 1966 году он провел через законодательное собрание Монако закон, разрешивший государству вступить в число акционеров «Общества морских купален» и увеличить капитал компании па 600 тысяч акций. Эти акции, естественно, предназначались для княжеской казны. Поскольку у Онассиса было 550 тысяч акций, такой шаг подрубал мощь и влияние судовладельца. Делец подал в суд, требуя признать действия монакских властей незаконными. Виднейшие адвокаты Европы предвкушали громкий процесс, который мог тянуться годами, обогащая судейскую братию и репортеров скандальной хроники.

Но все решилось без суда, когда Онассис узнал, что за спиной Ренье маячит тень банков Ротшильда, братьев Лазар и

американской группы «Лимэн бразерс». Со столь могущественной коалицией Онассису бороться было не под силу, *л* он дал знать, что согласен на почетную капитуляцию. Со своей стороны, покровители Ренье посоветовали князю без лишнего шума выкупить по полной стоимости акции, принадлежащие Онассису. Соответствующую ссуду в три миллиона фунтов стерлингов всегда полупустая княжеская казна получила у французских «Банк де Пари и Пэи Ва» и «Креди Фонсье». Так княжество Монако в 1967 году вновь обрело контроль над доброй половиной собственной территории, знаменитым казино, а заодно… и новых опекунов. Но это уже другая история…

А наш герой впервые в жизни вынужден был заявить: «Мы проиграли эту битву». И записал себе в актив изрядную прибыль, ибо за 550 тысяч акций, приобретенных в свое время по 5 долларов за акцию, ему возместили по цене 15 долларов за акцию.

На гребне нефтяного бума

«Империя» Онассиса превратилась в сущности в подобие конгломерата, в рамках которого объединены самые разнородные предприятия: судоходные компании, верфи, авиакомпании, нефтеперегонные заводы, банки и даже… производство маслин. На последнем специализировано плантационное хозяйство принадлежащего Онассису острова Скорпиос. Пароходный король задался целью поставлять на рынок ежегодно до 15 тысяч килограммов маслин — пустяк в сравнении с масштабами других отраслей онассисовского бизнеса. А все же какой-то дополнительный доход.

Но становым хребтом «империи» по-прежнему остается флот, в первую очередь танкерный. Фрахт для перевозки нефти, несмотря на периодические колебания конъюнктуры, приносит поистине фантастические прибыли. «Доставлять нефть по воде — дело, обеспечивающее сейчас наиболее легкое получение денег, если не считать ограбления банка», — полушутя-полусерьезно заметил в октябре 1970 года нью-йоркский журнал «Ньюсуик» в статье, посвященной положению на рынке перевозок нефти. И в качестве примера привел историю сказочного обогащения нескольких мелких судовладельцев, земляков Онассиса, за короткий срок превратившихся в «золотых греков», обладателей целых танкерных армад и многомиллионных состояний. А все потому, что в 1970 году танкер водоизмещением 40 тысяч тонн за 12 месяцев эксплуатации не только полностью окупал себя, но и приносил владельцу 3 миллиона долларов чистой прибыли.

Но любые самые внушительные цифры меркнут в сравнении с масштабами, определяющими размеры и бизнес танкерных флотилий нескольких ведущих судовладельцев, особенно Онассиса. Из сотни с лишним судов, принадлежащих Ари, более половины — танкеры суммарным водоизмещением свыше 3,5 миллиона тонн. Насколько благоприятствует их использованию конъюнктура, складывающаяся на нефтяном рынке капиталистического мира?

В процессе развития научно-технической революции роль топлива как важнейшего источника энергии и универсального сырья для химической промышленности непрерывно возрастает. Доля нефти в энергетическом балансе мирового капиталистического хозяйства выросла с 41,4 процента в I960 году до 48,6 процента в 1967 году. Предполагается, что примерно такое же соотношение сохранится в течение ближайших десятилетий. Соответствующим образом оценивается и военно-

стратегическое значение жидкого топлива. «Стратеги и тактики министерства обороны Соединенных Штатов и стран Североатлантического союза прекрасно сознают, что, несмотря на появление атомной бомбы и водородного оружия, кровью жизни остается нефть», — писала американская газета «Интернэшнл геральд трибюн».

А вот как выглядит география распределения в капиталистическом мире природных запасов нефти и ее добычи. Львиная часть «черного золота» сосредоточена в пределах узкой полоски, протянувшейся от Алжира в Северной Африке до Ирана у берегов Персидского залива. Здесь, а также в развивающихся странах Латинской Америки, в Индонезии и Нигерии находятся основные районы нефтедобычи. В развитых капиталистических странах нефть в большом количестве извлекается из недр только в Соединенных Штатах и отчасти в Канаде. Но нефтяных запасов США при нынешнем уровне добычи хватит лишь на 12 лет! И если сегодня страна обходится преимущественно собственными ресурсами, импортируя лишь четверть необходимой нефти, в основном из Канады и Венесуэлы, то к 1985 году из-за рубежа будет ввозиться до 60 процентов необходимой США нефти, причем большая часть ее поступит из Северной Африки и стран Ближнего Востока. Иначе говоря, нефть в Соединенные Штаты надо будет возить танкерами. А в Европу и Японию — другим крупнейшим потребителям «черного золота» — ее возят уже давно, в основном из стран Арабского Востока. И, видимо, будут возить еще долго, ибо добыча нефти в Северном море и на Аляске, например, на которую в западных столицах возлагают большие надежды, сможет к 1980 году покрыть лишь 10 процентов ежегодного потребления нефти в Европе.

Попробуем представить все это в абсолютных цифрах. В 1970 году в капиталистическом мире добыли около 2 миллиардов тонн нефти. Через 10 лет эта цифра, как ожидают, возрастет не менее чем в полтора раза. И по крайней мере три четверти этого океана нефти нужно будет перевозить от мест производства к пунктам наибольшего потребления. Захватывающая перспектива наживы для владельцев танкеров!

Правда, не все послевоенные годы положение было столь благоприятным. Онассис и другие «романтики моря» помнят времена, когда хватались за любой короткий рейс, соглашались на любую цену фрахта. Именно такая ситуация сложилась в 1956 году, в месяцы, предшествующие тройственной англо-франко-израильской агрессии против Египта. Для нашего героя общая неблагоприятная конъюнктура усугублялась специфическими трудностями, которые переживала его империя. Впервые за всю

свою деловую карьеру судовладелец оказался по-настоящему в критическом положении.

Как уже упоминалось, в начале пятидесятых годов Онассис провернул ловкую мошенническую операцию с получением исключительных прав на транспортировку нефти, добываемой в Саудовской Аравии. Подкуп саудовских должностных лиц и процедура надувательства посредника Катаподиса были проделаны с артистическим мастерством. Специально созданная новая онассисовская компания «Сауди-арабиэн маритим танкер компани» готовилась приступить к массовым перевозкам «черного золота» — операции, которая должна была направить в бездонные сейфы Онассиса новый мощный долларовый поток.

Но делец допустил оплошность, непростительную для спекулянта такого масштаба: «забыл» о тех, кто действительно распоряжается нефтью Аравийского полуострова — хозяевах могущественного нефтяного концерна «Арабиэн-Американ корпорейшн» («АРАМКО»). Кроме слова, вынесенного в название, в этом концерне нет ничего арабского. Все до единой акции в нем принадлежат «Стандард ойл (Ньо-Джерси)», «Стандард ойл оф Калифорния», «Тексако» и «Мобил ойл». «АРАМКО» не только полностью контролирует добычу аравийской нефти, но и перевозит значительную часть ее на кораблях собственного танкерного флота, в основном принадлежащего «ЭССО» («Стандард ойл (Нью-Джерси)»). И вот этой-то могущественной группе, с помощью которой Онассис в первые послевоенные годы прорывался в мир большого бизнеса, он теперь осмелился бросить вызов.

Нуворишу объявили бойкот. Поскольку хозяева «АРАМКО» одновременно являются членами Международного нефтяного картеля, который почти полностью контролировал тогда переработку и сбыт нефтепродуктов в капиталистическом мире, «Сауди-арабиэн танкер компани» и другие компании Ари моментально лишились контрактов. Никто не фрахтовал его танкеры, не было покупателей и на аравийскую нефть, которая уже была загружена в танки отдельных онассисовских судов. Делец оказался «на мели».

Пришлось идти на поклон к могущественным «сестрам», как называют членов Международного нефтяного картеля. По свидетельству биографов Онассиса, «пароходный король», без пяти минут хозяин Монте-Карло, подобно нашкодившему мальчишке оправдывался перед нефтяными магнатами, смиренно обещал компенсировать нанесенный им «урон». До сего дня держится втайне, в какую сумму обошлось судовладельцу искупление его «провинности». Но «нарушитель конвенции»,

получивший жестокий урок коммерческой субординации в мире большого бизнеса, был прощен и продолжил сотрудничество со своими уолл-стритовскими партнерами.

А тут подоспели события, которые не только ускорили примирение Ари с его вчерашними покровителями, но и с лихвой компенсировали понесенные материальные потери. В связи с выходом из строя Суэцкого канала в результате израильской агрессии против Египта путь для ближневосточной нефти из Персидского залива в Европу за ночь увеличился вдвое. Цены за фрахт не просто выросли, они буквально «взвились» — с 4 долларов до 30, а потом и до 60 долларов за тонну. Раньше танкер водоизмещением в 50 тысяч тонн за рейс приносил владельцу доход в 200 тысяч долларов, теперь эта цифра возросла до 2,5–3 миллионов долларов.

Поскольку нефтяные компании длительное время не подписывали контрактов с «опальным» Онассисом, именно у него сейчас оказалось наибольшее количество свободных танкеров. Правда, к его большому сожалению, Суэцкий канал был вновь открыт уже в апреле 1957 года. Но и за те несколько месяцев, что он был закрыт, Ари превратился в одного из богатейших людей земного шара. Его состояние достигло таких размеров, что ему был не страшен очередной спад, который последовал вскоре за «суэцким бумом».

По «традициям» онассисовской империи первыми ощутили последствия снижения спроса экипажи судов. Во всех компаниях, принадлежащих ему, заработная плата была немедленно понижена на 20–30 процентов. Правда, вынужденные простои ежедневно обходились миллионеру в 40 тысяч долларов, но, по его собственному признанию, такие потери были для него сущей безделицей, Некоему дотошному журналисту, который настойчиво допытывался, как отражается на Онассисе спад, делец раздраженно ответил: «Не будьте смешным: никак. Когда у вас 300 миллионов долларов, вы не продаете автомобиль и не рассчитываете слуг, чтобы сэкономить несколько десятков тысяч долларов».

Индокитайская авантюра Соединенных Штатов вновь оживила положение на морских коммуникациях. С начала шестидесятых годов Онассис форсирует строительство крупнотоннажных супертанкеров, считая, что поставки горючего в Юго-Восточную Азию — не краткосрочная операция. Другие судовладельцы только пожимали плечами, узнав, что по его заказам строятся суда водоизмещением до 250 тысяч тонн. «Они же не смогут проходить через Суэцкий канал!» — воскликнул один из них.

Видимо, Ари, благодаря его разветвленным связям, было кое-что известно о том, что на Ближнем Востоке назревают крупные события и на сей раз канал перестанет функционировать надолго. Сам он без ложной скромности утверждает, что «предвидел», как пойдут дела. Во всяком случае 5 июня 1967 года у него «случайно» оказалось в запасе 300 тысяч тонн свободного тоннажа. Стоимость фрахта за несколько часов поднялась с 5 до 8 долларов за тонну. Только на этой разнице делец мгновенно «заработал» почти миллион долларов.

Подобные «золотые, деньки» растянулись на долгие недели, месяцы, годы. Не беда, что фантастические фрахтовые ставки за тонну перевозимой нефти, имевшие место во время суэцких событий 1956 года, больше не повторялись. Ажиотаж конца шестидесятых годов оказался достаточно велик, чтобы обеспечить судовладельцам колоссальные прибыли. Тем более, что этот ажиотаж сильно растянулся по времени, а грузоподъемность танкеров резко возросла. Еще в 1969 году за фрахт танкера грузоподъемностью в 100 тысяч тонн, на один рейс из Персидского залива в Англию платили 600 тысяч долларов. Через 12 месяцев эта сумма возросла до 2 миллионов долларов. Получается, что потребитель платит за доставку каждой тонны 20 долларов, а эксплуатация судна обходится в 2,4 доллара за тонну. Несложная арифметика показывает, что на каждой тонне нефти судовладелец зарабатывает 17,6 доллара.

Президент американской судовой маклерской компании «Сиброкерс инкорпорейтед» Морис Купер рассказывает, как Онассис использовал создавшуюся сверхвыгодную конъюнктуру. Осенью 1970 года он заключил контракт о сдаче в аренду танкера водоизмещением в 200 тысяч тонн на основе долгосрочного фрахтования. До начала аренды оставалось 2 месяца. Делец не стал тратить их на приведение судна в порядок, хотя до этого оно было в эксплуатации изрядное время и нуждалось в ремонте. Его агенты сумели договориться с компанией «Шелл», что она арендует танкер всего на один рейс из Персидского залива в Европу. Этот «всего» один рейс по существовавшим фрахтовым ставкам принес Онассису около 5 миллионов долларов. Три таких рейса полностью окупают стоимость судна.

До наступления этой «золотой эры», отсчет которой начался с июньской агрессии 1967 года, Онассис, а вслед за ним и другие крупные судовладельцы стремились к долгосрочным контрактам, обеспечивающим определенную стабильность в делах. Оказавшись на гребне нефтяного бума, владельцы вместо того, чтобы «замораживать» суда на основе долгосрочного фрахтования, склонны сдавать их на один-два рейса тому, кто

предложит наивысшую цену. При фрахте на одиночный рейс ставки бывают в среднем в два раза выше. Правда, система краткосрочных фрахтов таит в себе известный элемент риска. При внезапном падении спроса на перевозки владелец, чьи суда сдавались на одиночные рейсы, может остаться в убытке, его флот будет простаивать. Но какой бизнесмен откажется от «сиюминутной» выгоды, от возможности заработать десяток-другой миллионов долларов в данный момент, если деньги буквально сами просятся в руки, Впрочем, Онассис, в отличие от многих своих не столь владетельных коллег, оказавшись в, подобной ситуации, играет в беспроигрышную лотерею. Его флот настолько велик, что он может позволить себе роскошь играть ва-банк, заключать договоры на кратковременные рейсы и в то же время подстраховывать себя сдачей части крупнотоннажных танкеров в аренду на основе долгосрочного фрахтования.

Нет, дельцы, подобные Онассису, решительно не заинтересованы в том, чтобы кризисные ситуации перестали быть постоянным явлением в районе Арабского Востока. Если говорить более конкретно, мирное урегулирование на справедливой основе израильско-арабского конфликта и возобновление судоходства по Суэцкому каналу сразу лишит Онассиса и других магнатов-судовладельцев какой-то части сверхприбылей.

В числе пострадавших оказались бы и нефтепромышленники, имеющие собственный танкерный флот. «Если канал откроется, это приведет к избытку танкеров», — панически восклицает Фрэнк Макфедцеан, директор лондонского филиала «Шелл» — обладателя крупнейшего в мире нефтеналивного флота.

Есть и еще одна золотая кормушка, порожденная израильской агрессией. Она немедленно прикроется, как только в этом районе воцарится мир и оккупанты уйдут с захваченных земель. Эта кормушка — рейсы танкеров-«призраков» в израильские порты. Сразу оговоримся, что речь пойдет не о «летучих голландцах», а вполне современных танкерах. Но их отличает удивительная молчаливость членов экипажа. Они избегают ответов на вопросы, откуда прибыли или куда направляются, а судовые документы заполнены такими нелепыми записями: «Конечный путь — Гибралтар, для получения дальнейших указаний». Или: «Край земли, для получения указаний».

Странными танкерами заинтересовалась лондонская воскресная газета «Санди тайме». Частное расследование, проведенное ее корреспондентами, привело в ущелья небоскребов Уолл-стрита, в деловой центр Тель-Авива, в некоторые аристократические виллы Швейцарии. Оказалось, что на какой бы «край света» ни отправлялись танкеры-«призраки», их путь

неизменно проходил через израильский порт Ашкелон в Средиземном море.

Дело в том, что израильские власти, взявшие курс на длительную оккупацию захваченных территорий, построили в феврале 1970 года нефтепровод длиной 160 миль, который соединил израильский порт Эйлат в Акабском заливе со средиземноморским портом Ашкелон. Не прибегая к помощи счетных машин, легко прикинуть, что если аравийскую нефть, вместо того чтобы везти ее вокруг мыса Доброй Надежды, перебросить за несколько часов на танкерах в Эйлат, перекачать по израильскому нефтепроводу в Ашкелон, а оттуда доставить танкерами в европейские порты, то получится очевидный выигрыш во времени и в затратах. Другое дело, что компании, ведущие операции с Израилем, становятся объектами бойкота со стороны арабских стран. Но существуют танкеры-«призраки», чтобы замаскировать операции, обогащающие казну Тель-Авива, международные нефтяные монополии и онассисов.

Номинальными владельцами танкеров являются малоизвестные нью-йоркские и лондонские компании, сдающие танкеры во фрахт израильской компании «Трансазиатик ойл», которая уже непосредственно заправляет всем этим бизнесом. Чтобы замести следы, «Трансазиатик» по нескольку раз меняет названия зафрахтованных, танкеров, их судовые документы, имена владельцев. Создана сложная цепь посредников, которые покупают нефть в районе Персидской) залива, перепродают ее на танкеры, плывущие в Эйлат, а потом организуют доставку из Ашкелона в средиземноморские порты. В самом Израиле приняты чрезвычайные меры, чтобы пресечь утечку информации о движении танкеров-«призраков». В израильских портах Хайфа, Эйлат, Ашкелон местные агенты всемирно известной фирмы «Ллойд», занимающейся, в частности, регистрацией движения всех судов на земном шаре, были приглашены в израильскую секретную службу «Шин Бет». В категорической форме им предложили не публиковать данные о движении танкеров через израильские порты. Позднее правительство Голды Меир провело через кнессет (парламент) законопроект, запрещающий разглашение любой информации о прибытии танкеров в Израиль и их отбытии.

Но шила в мешке не утаишь. Какой-то подвыпивший моряк проболтался где-то об истинном национальном происхождении своего судна… В другом случае «помогли» конкуренты, не упустившие возможности насолить слишком удачливым соперникам. Одним словом, стало известно, что за системой своеобразного многоступенчатого фрахта стоят греческие

судовладельцы во главе с Онассисом. Примечательно, что крупнейшие нефтяные компании капиталистического мира, вроде рокфеллеровской «Стандард ойл», английской «Бритиш петролеум», англо-голландской «Ройал датч-шелл», располагающие собственным большим танкерным флотом, не решились непосредственно ввязаться в эту авантюру: побоялись за судьбу своих нефтяных концессий в странах Арабского Востока. А вот Онассис и К° не побоялись (благо таких концессий не имеют), предварительно прикрыв свое участие трудно прослеживаемой системой аренд и субаренд. И не забыли оговорить себе повышенные проценты. За «вредность»…

Акционером нефтедобычи в «беспокойном» арабском мире Онассис не пожелал стать. Не влекут его и нефтяные кладовые бурлящего латиноамериканского континента. Дельца страшит призрак национализации. Но в принципе он совсем не прочь начать стричь купоны с такого прибыльного предприятия, как нефтедобыча. Только бы это было подальше от «горячих точек» планеты. Ну, скажем, в Северном море, за Полярным кругом в Аляске, на юге африканского континента.

В один из сентябрьских дней 1970 года в городе Анкоридж (штат Аляска) состоялись торги по распродаже нефтеносных участков «норт слоуп», или северного склона Аляски.

Все началось с того, что в январе 1968 года после длительных изысканий геологи обнаружили здесь признаки нефтяных залежей. На одной из пресс-конференций власти штата сообщили, что вместо первоначальной оценки 5–10 миллиардов баррелей (американский баррель равен 159 литрам) в подземных кладовых Северного склона таится не меньше 100 миллиардов баррелей нефти. Название бухты Прудхо Бэй, вдоль берега которой предположительно располагались наиболее мощные нефтяные пласты, стало синонимом «нефтяной лихорадки», подобно тому как в свое время «золотую лихорадку» символизировали Клондайк и Бонанза.

Обеспечив хорошее паблисити «черному Клондайку», власти штата назначили торги для сдачи в аренду 179 участков площадью 1024 гектара каждый. В отличие от аукциона, на американских торгах нельзя набавлять цену в ходе распродажи. Участники подают заявку на тот или иной участок в запечатанном конверте, с указанием своей цены. Следовательно, чтобы не попасть впросак, нужно заранее разнюхивать, какие участки наиболее перспективны, а попутно узнать, что намереваются предложить за них конкуренты.

Задолго до торгов нефтяные компании проделали настоящую шпионскую работу. У тех, кто работал в изыскательских партиях,

за крупное вознаграждение выуживались буквально крупицы сведений о геологических и географических особенностях районов будущих промыслов. Съехавшиеся на торги дельцы снимали в гостиницах Анкориджа по несколько номеров кряду, надеясь обезопасить себя от подслушивания. Другие, не полагаясь на толщину стен, ночевали в аэропорту в собственных самолетах. Рекорд «бдительности» побила группа дельцов десяти компаний, действовавших как консорциум. Прибыв на Аляску, они наняли специальный поезд, который безостановочно курсировал по 190-мильному отрезку между двумя городами.

После изучения заявок оказалось, что участок номер один достался американской «Галф ойл» и английской «Бритиш петролеум», объединившим свои усилия. Цена—15,5 миллиона долларов. Второй и третий участки отправились по тому же адресу. Цена соответственно 20,7 и 31 миллион долларов. За 57-й участок эти компании, чье партнерство оказалось неожиданным для конкурентов, предложили 47 миллионов. Но в конверте, поданном триумвиратом «Стандард ойл оф Калифорния», «Мобил ойл», «Филипс петролеум», стояла еще более высокая цифра — 72,1 миллиона долларов. Всех перещеголяли американцы Поль Гетти и Гарольдсон Хант, слывущие самыми богатыми людьми капиталистического мира. «Сложившись», они выложили 72,3 миллиона долларов. Трудно не заметить, как близко сходятся цифры, указанные главными соперниками в борьбе за 57-й участок. Видимо, даже строгие меры предосторожности не помешали победителям выведать чьи-то сокровенные тайны.

Имя Онассиса отсутствовало в списке участников торгов. Но, по данным американского журнала «Ньюсуик», делец вложил определенное количество миллионов долларов в покупку нескольких участков, скрывая свое участие за вывеской какой-то другой компании. Можно предположить, что это либо «Мобил ойл», либо компания Поля Гетти. Обе не имеют своего танкерного флота и пользуются услугами Онассиса. Весьма осведомленная в делах большого бизнеса лондонская газета «Файнэншл тайме», имеющая надежные источники информации, как о свершившемся факте пишет о том, что судовладелец приобрел право на ряд скважин. Когда на Северном склоне начнется промышленная добыча нефти, Онассис, по словам газеты, получит возможность обогащаться двояким путем: как акционер нефтедобычи и как владелец судов, на которых нефть из Аляски будет переправляться в США, Европу, Японию.

О том, насколько захватила помыслы дельца идея обзавестись собственными нефтяными месторождениями, можно судить по активности, которую он проявляет в Намибии (Юго-Западная

Африка), незаконно аннексированной Южно-Африканской Республикой. С начала семидесятых годов в некоторых районах этой территории ведется весьма перспективная разведка нефтеносных полей. Летом 1972 года здесь самолично побывал Онассис, ознакомился на месте с обстановкой, а затем направился в ЮАР, где успешно завершил переговоры о своем участии в разведке и добыче нефти в Намибии. В силу отдаленности от главных потребителей «черного золота» в капиталистическом мире этот район, как и Аляска, сулит дельцу двойную выгоду: от добычи нефти и ее последующей транспортировки.

Пристально следят агенты Онассиса и за другими потенциальными нефтяными «клондайками» и «бонанзами». В обстановке невероятного ажиотажа ведутся в нарастающем объеме изыскательные работы и в джунглях Индонезии, в прибрежных водах Индокитая. В разработку новых месторождений в Юго-Восточной Азии только Соединенные Штаты намереваются вложить в ближайшие годы 35–36 миллиардов долларов. С ними намерены серьезно соревноваться японцы, втайне продолжающие считать, что Индокитай, Индонезия, прибрежные районы Китайского моря — все это сфера, входящая в «жизненное пространство» Японии. Но как бы там ни было, а районы новых «клондайков» и «бонанз» за редкими исключениями значительно отстоят от Европы и Соединенных Штатов. Следовательно, промышленное освоение каждого такого месторождения немедленно повлечет очередной бум на рынке фрахта танкеров.

Впрочем, как привелось убедиться Онассису на своем собственном опыте, в мире так называемого «свободного предпринимательства» высокая конъюнктура, порождаемая фрахтовым бумом, — дама весьма капризная. В 1972 году, в преддверии ожидаемого нового бума в сфере транспортировки нефти, ее причуды вдруг нежданно-негаданно обернулись резким падением фрахтовых цен со всеми вытекающими отсюда последствиями для судовладельцев, в том числе и для нашего героя.

За этим кажущимся парадоксом скрываются процессы в общем-то вполне естественные. Поскольку выкладки, касающиеся перспектив транспортировки нефти, стали известны не сегодня и не вчера, то уже с конца шестидесятых годов все возрастающий интерес к этой области бизнеса начали проявлять концерны и отдельные дельцы, которые прежде в силу тех или иных причин предпочитали либо вообще не связываться с перевозками нефти и нефтепродуктов, либо пользовались емкостями онассисов,

ниархосов и прочих морских извозчиков. Так, западногерманский концерн «Гельзенберг АГ» (Эссен) за 1971 год утроил свой танкерный тоннаж.

В регистре Ллойда появились и другие имена новоявленных крупных судовладельцев. Значительно возросло число судов в нефтеналивных армадах «Шелл» и «Бритиш петролеум», у единоличников-аутсайдеров — американца Людвига, греков Вардиоянниса, Гуландриса, Лемоса. К 1972 году танкерный флот стал возрастать примерно на 25 миллионов тонн в год. Предполагают, что к 1975 году общемировой танкерный флот увеличится на 100 миллионов тонн.

Как бы то ни было, но именно к 1972 году появились симптомы «насыщения» танкерами, предложение стало превышать спрос. «Все строят, как сумасшедшие», — раздраженно прокомментировал обстановку Онассис. Действительно, из-за избытка свободных емкостей фрахтовая цена с 13 долларов за тонну в 1971 году упала до 5 долларов в 1972 году. Выяснилось, что только половина судов дельца обеспечена долгосрочными контрактами, а получение заказа на краткосрочный фрахт стало весьма сложной задачей. Летом 1972 года шесть его крупных танкеров пришлось поставить на прикол. И это в условиях возросшего спроса на нефть и нефтепродукты при закрытом Суэцком канале.

К тому же тревожные сигналы стали поступать и из других сфер онассисовской империи. Его верфь под Тулоном попала в полосу затруднений, и делец решился на радикальное средство: продал принадлежащий ему контрольный пакет акций французскому государству. Пришлось, по крайней мере временно, расстаться и с мечтой о полном захвате североирландской верфи «Харлоу энд Волф». Где-то в чем-то сам Онассис и его менеджеры промахнулись, упустили момент, и случилось так, что доля участия дельца в этом предприятии уменьшилась в два раза.

Но больше всего Онассиса удручало падение доходов от морских перевозок. В начале 1972 года компьютер английского производства, установленный в его конторе в Монте-Карло, выдал «страшные» цифры. Если прежде каждый день приносил ему доход в 230 тысяч долларов, то теперь выяснилось, что Ари зарабатывает ежедневно «только» 80 тысяч долларов. Гамбургский журнал «Капитал» предпослал этому сообщению многозначительный заголовок: «SOS Онассиса».

Разумеется, никакой катастрофой здесь и не пахнет. Но наметившаяся тенденция показалась дельцу опасной, и он развил поистине лихорадочную деятельность. Пришлось на время забыть о своей любимой резиденции — яхте «Кристина». С Жаклин стал

видеться так редко, что дал повод кое-кому из репортеров светской хроники пуститься в рассуждения о «семейной ссоре» и предстоящем разводе четы Онассис.

В конце мая 1972 года он только за два дня побывал в пяти странах. Сначала переговоры в Тегеране, потом серия встреч в Афинах. Через несколько часов Онассиса видели уже в Париже, а ужинал он в Лондоне, прибыв на берега Темзы, как это не преминула отметить пресса, в обычном рейсовом самолете. Серия «блиц-вояжей» завершилась в Женеве, где в своем банке Ари провел совещание на «высшем уровне». Кроме сына Александра на него были вызваны: главный и наиболее доверенный советник Онассиса Николас Цоккинис; двоюродный брат дельца, он же генеральный директор его монакской компании «Олимпик маритим» Константин Кониалидис; старейший менеджер Онассиса Константин Гратсос, заправляющей его американским агентством «Виктори кэрриерс», и он же управляющий строительством 51-этажного небоскреба в Нью-Йорке, где разместится штаб-квартира компании «Олимпик тауэр»; вице-президент и технический директор «Олимпик эйруэйз» Роджер Лаубри, номинальным президентом которой был Александр Онассис; директор онассисовского банка Рудольф Мюллер, а также еще несколько родственников и финансовых экспертов дельца.

После совещания, отвечая на вопросы корреспондентов, Ари обронил многозначительную фразу: «Одним танкерным флотом и воздушными перевозками сыт не будешь». Развивая эту мысль, он заметил, что если нефтяные концерны все больше обзаводятся собственными танкерами, то судовладельцам, мол, только и остается приобретать источники нефти и строить нефтеперерабатывающие заводы. Как бы в подтверждение этих слов он тотчас же отправился на юг Африки, после чего в портфеле дельца оказался договор на концессию по разведке нефти в Намибии. А потом выяснилось, что Онассис заключил там еще одну тайную выгодную сделку — приобрел алмазные копи.

Значение этой операции для будущего онассисовской империи трудно переоценить. В Намибии находятся крупнейшие в капиталистическом мире алмазные разработки, «Здесь можно добывать столько алмазов, что они могли бы понизить стоимость этих драгоценных камней до уровня цен на всякие пустяки в обычном магазине самообслуживания», — пишет итальянский журнал «Эуропео». Уже сейчас более половины алмазов, которые попадают в руки гранильщиков Амстердама, Антверпена, Лондона, Тель-Авива, доставляются из Намибии. К тому же нигде

в мире не сыщешь столь дешевой рабочей силы. Коренные жители из племен овамбо и герреро по 12 часов в день за бесценок гнут спины на шахтах. Малейшие попытки протеста влекут жестокую расправу со стороны властей расистской Южно-Африканской Республики, аннексировавшей Намибию. Массовые аресты, десятки раненых — таков был ответ Претории на забастовку рабочих племени овамбо, вспыхнувшую здесь в 1972 году. Эта расправа лишний раз подтвердила, что, охраняя спокойствие и прибыли местных и иностранных инвесторов, преступный режим апартеида, не задумываясь, в любой момент зальет страну потоками крови африканцев. Вступив в число пайщиков апартеида, Онассис сделался соучастником отвратительной расистской диктатуры, особой разновидности фашизма, существующей на юге Африки.

Буржуазная пресса еще продолжала подсчитывать дивиденды, которые могут принести дельцу его алмазные копи в Намибии, как вокруг имени Онассиса родилась новая сенсация. Пронесся слух, что судовладелец намерен скупить на корню центр индустрии рулетки, общепризнанную мировую столицу азарта, американский город Лас-Вегас.

Очень символично, что основателями игорного бизнеса Лас-Вегаса были американские гангстеры. В 1946 году Бенджамин Сигель, подручный и полномочный представитель знаменитого чикагского бандита Аль Капоне, построил отель «Фламинго» и казино при нем. В последующие годы различные «семейства» заокеанской мафии, представляющие гангстеров Чикаго, Нью-Йорка, Буффало, Детройта, воздвигли здесь еще десятки заведений подобного рода. Каждый год туристы оставляют в них около 3 миллиардов долларов. Часть этой суммы попадает в местную и федеральную казну, «прилипает» к рукам «отцов» города и штата.

Во второй половине шестидесятых годов в Лас-Вегасе появился новый хозяин: самый экстравагантный американский миллиардер Говард Хьюз. Свыше 500 миллионов долларов ассигновал он на скупку недвижимого имущества и земель в самом Лас-Вегасе и вокруг него. Скоро ему стала принадлежать значительная часть города и его храмов азарта. Старым хозяевам лас-вегасских джунглей зеленого сукна пришлось потесниться перед натиском пришельца из джунглей финансового капитала.

В свое время Онассис чуть было не сделался почти единоличным владельцем княжества Монако и его казино. Теперь на горизонте замаячила возможность повторить попытку присоединить к своей империи царство рулетки более крупного масштаба. Прослышав, что Хьюз якобы сетует по поводу падения

своих доходов от Лас-Вегаса и намерен выйти из игры, Онассис в конце 1972 года заявил: «История Лас-Вегаса мне весьма импонирует. Она несет на себе печать динамичного, целеустремленного, процветающего бизнеса. Если господин Хьюз действительно решится продать свою собственность в этом городе, я сделаю ему деловое предложение». Итак, пират наживы Аристотель Онассис, несмотря на все невзгоды, готов в любую минуту выложить несколько сот миллионов долларов, чтобы унаследовать бизнес, основанный американской империей убийств «Коза ностра».

А как же с маринистскими привязанностями «романтика моря»? Они тоже не забыты. Как свидетельствовала в ноябре 1972 года западногерманская газета «Блик дюрх ди виртшафт», увлечения новыми идеями не изменили намерения дельца построить самый крупный танкер в мире. Он по-прежнему полон решимости заработать и на ожидающемся буме вокруг транспортировки сжиженного природного газа. Предполагается, что только Соединенным Штатам для обеспечения их потребностей в сжиженном газе в ближайшие годы потребуются десятки специальных судов. В конце 1972 года во всем мире их было только 14, главным образом французских. Действуя по принципу: «Куй железо, пока горячо», Онассис собирается построить на верфях Бильбасг (Испания) 6 гигантских транспортов водоизмещением 165 тысяч тонн, каждый. Ориентировочная стоимость программы — 620 миллионов долларов. Поистине бездонны сейфы дельца, сумевшего снять золотые пенки с фрахтовых бумов после первого и второго выходов из строя Суэцкого канала.

«Меценаты» хунты

В ночь на 21 апреля 1967 года в Греции произошел государственный переворот. К власти пришла военная хунта. Но, несмотря на первоначальный успех путчистов, положение их на политической арене в течение ближайших недель и месяцев оставалось крайне неустойчивым. Социальная база диктатуры «черных полковников» оказалась чрезвычайно узкой. Их безусловно отвергали левые и центр, с ними не захотели сотрудничать и правые политические деятели из партии ЭРЭ, которая в момент переворота находилась у власти. Даже Королевский двор, всегда бывший средоточием реакционных сил, не счел возможным освятить авторитетом трона действия хунты. В этой сложной для «черных полковников» обстановке, когда вокруг них создался очевидный общественно-политический вакуум, их публично и весьма весомо поддержал крупный греческий капитал и в первую очередь Онассис, Ниархос, Паппас и К°. «Греческие миллиардеры-судовладельцы и военные правители страны, — свидетельствует гамбургский журнал «Шпигель», — сразу же стали сообщниками, вступив в союз во имя максимальной выгоды».

Контуры этого союза наметились задолго до переворота. Именно крупный греческий капитал был особенно обеспокоен заметным ростом влияния левых сил, тенденцией к демократизации. С точки зрения онассисов, ни королевский двор, ни традиционные правые политические группировки не смогли изменить «нежелательный» ход событий. Приближавшиеся парламентские выборы, по всеобщему убеждению, должны были принести победу левым и центру. Правительство «твердой руки» в виде открытой военной диктатуры казалось единственным спасением.

Мы только что упомянули о Ставросе Ниархосе. Вернемся к этому имени. А попутно вспомним историю с незаконной покупкой американских судов. В этой афере Онассису пришлось разделить лавры с другим весьма известным пиратом наживы — Ставросом Спиросом Ниархосом. С той поры судьбы двух дельцов-авантюристов причудливым образом переплелись.

Случилось так, что после войны оба хищника стали близкими родственниками. Через год после того, как Онассис женился на Тине Ливанос, Ниархос, словно не желая отставать от Ари, стал мужем Евгении — старшей сестры Тины Онассис. Ему, как и Онассису, супруга принесла неплохое приданое из капиталов негоцианта и судовладельца Ставроса Ливаноса.

По греческим (да и не только по греческим) обычаям мужчины, которые женятся на родных сестрах, считаются чуть ли не братьями. Но в сфере бизнеса руководствуются не общепринятыми законами и обычаями: там правят законы джунглей. Соперничество породнившихся миллионеров приняло прямо-таки неистовый характер. По этому поводу в западной печати сложена изрядная доля небылиц. Схватку двух капиталистических акул представляют как единоборство «гениев» делового мира, которые, мол, соревнуясь, двигают прогресс мирового судостроения. Лондонская газета «Обсервер», посвятившая однажды несколько страниц прославлению «талантов» Ниархоса и Онассиса, разразилась такой сентенцией: «…Онассис и Ниархос могли бы пойти далеко как партнеры. Но все же не так далеко как соперники». Имелось в виду, что именно соперничество двух капиталистических хищников побуждало каждого из них «выкладываться» до конца, что в конечном итоге якобы оборачивалось благом чуть ли не для всего человечества.

Между тем даже при самом богатом воображении невозможно усмотреть в деятельности обоих «романтиков моря» (Ниархос тоже числит себя в «романтических» натурах и при всяком удобном случае поясняет, что его родословная якобы восходит к знаменитому флотоводцу Александра Македонского, носившему такую же фамилию) ни грана тех высоких чувств и помыслов, которые видятся продажным борзописцам. Неуемная жажда наживы, борьба двух капиталов за преимущественное право обогащаться — вот тот «вечный двигатель», который приводит в действие механизм лихорадочной спекулятивной деятельности обоих дельцов.

А в их усилиях перещеголять друг друга по части демонстрации своих богатств и финансового могущества отчетливо проявляется тщеславие заурядных купчиков: «Знай, мол, наших!»

И тот и другой приобретают роскошные резиденции в разных частях света, перекупая их у других им подобных крезов или у царственных особ. Потом им становится мало и этого. Ниархос первым, по примеру мифического графа Монте-Кристо, становится владельцем острова Спетсопула в Эгейском море. Рассказывают, что его соперника Онассиса больше всего потряс тогда невинный вопрос шестилетней дочери Кристины: «Папа, почему ты не покупаешь остров, как дядя Ставрос?» Как видим, в семьях мультимиллионеров существуют свои «детские вопросы».

Впрочем, вскоре равновесие было восстановлено, поскольку собственностью Ари стал остров Скорпиос. За несколько месяцев там проложили дороги, построили порт и роскошный дворец,

разбили рощи и цветники. По ходу дела выяснилось, что в этом земном раю не хватает одного существенного элемента — пресной воды. Кого-нибудь это, быть может, и поставило бы в тупик, но не Онассиса. Он дает распоряжение возить пресную воду с материка на танкерах: уж их-то у него достаточно, чтобы снабжать водой не то что небольшой остров, а целый архипелаг.

Оба дельца почти синхронно обзаводятся персональными реактивными самолетами, приобщаясь тем самым к «реактивному обществу» — так на Западе именуют узкий круг толстосумов, которые пользуются собственными реактивными самолетами столь непринужденно, как будто речь идет о легковых автомобилях.

В личной жизни нувориши также не жалеют усилий, чтобы не отстать один от другого. У обоих бесконечные амурные похождения, разводы, новые браки. Одно время казалось, что па этом поприще Ниархос решительно обогнал свояка-соперника. В канун рождественских праздников 1965 года он развелся со своей женой Евгенией, урожденной Ливанос, и сочетался браком с Шарлоттой Форд — старшей дочерью американского автомобильного короля Генри Форда II. Правда, через год состоялось возвращение Ниархоса к старому семейному очагу. Толи практичному судовладельцу стало ясно, что больших сумм из казначейства фордовской империи не выкачаешь, то ли он испугался, что покинутая супруга изымет из общего дела ливаносовские миллионы — во всяком случае, Ниархос па какое-то время вытеснил Онассиса со столбцов светской хроники. Прошло почти три года, прежде чем Ари смог нанести ответный удар, женившись на Жаклин Кеннеди. А потом таинственная смерть Евгении Ниархос и, наконец, очередная матримониальная «сенсация». Осенью 1972 года первая супруга Онассиса Тина выходит замуж… за Ниархоса. Так еще одна часть состояния старого Ливаноса соединяется с миллионами Ниархоса. А экс-мадам Опасснс, потерявшая красавицу яхту «Кристина», становится хозяйкой «флагмана» ниархосовской флотилии — не менее роскошной яхты «Креол».

Но вернемся к деловым операциям обоих «романтиков моря».

Почти синхронно с Онассисом Ниархос учуял богатые возможности танкерного флота. И сразу же началось их бешеное соперничество. После апрельского путча оно с особой интенсивностью проявилось в Греции, где оба дельца пытаются прибрать к рукам наиболее доходные отрасли экономики страны. В этом им всячески способствуют «полковники»: ведь союз был заключен «во имя максимальной выгоды».

Одним из первых законодательных актов нового греческого

режима явилось освобождение «от любых налогов» всех строящихся в Греции, а также плавающих под греческим флагом судов. Это был прямой подарок онассисам и ниархосам, широкий жест, приглашающий вспомнить, что они — греки. До этой поры Онассис, например, предпочитал греческому красно-белый со звездой либерийский флаг и другие «флаги удобств».

Теперь, когда «черные полковники» столь недвусмысленно продемонстрировали свое особое расположение к судовладельцам, в онассисах и ниархосах пробудились «патриотические» чувства, и они перевели часть принадлежащих им судов в греческий регистр. Но это было лишь началом взаимных реверансов судовладельцев и хунты… На третий день медового месяца, который «молодые супруги» проводили на борту яхты «Кристина», принадлежащей Ари, Онассиса внезапно пригласили в Афины на свидание с главой хунты Пападопулосом. Через несколько дней последовал новый, столь же настойчивый вызов в столицу. Вскоре в правительственных кругах объявили, что достигнуто соглашение, по которому делец вкладывает в греческую экономику около 500 миллионов долларов. Они пойдут, в частности, на сооружение нефтеперегонного завода мощностью около 7 миллионов тонн, завода по производству глинозема (500 тысяч тонн в год), алюминиевого завода (120 тысяч тонн в год), различных смежных предприятий химического профиля, использующих побочные продукты переработки нефти, мощной электростанции для питания всего этого индустриального комплекса; сети отелей, кемпингов, спортивных баз для обслуживания туристов.

В ходе последующих туров переговоров оговоренная сумма онассисовских инвестиций возросла до 600 миллионов долларов. Делец «согласился» взять под свое управление государственный нефтеперегонный завод в Аспропиргосе близ Афин, построить судостроительную верфь на острове Крит. Летом 1972 года он вместе с богатейшим греческим предпринимателем Андреадисом взялся построить метрополитен в столице, расширить свои судоремонтные предприятия, чтобы обеспечивать корабли 6-го флота США, базирующиеся в Пирее.

В числе условий, поставленных дельцом хунте, было и такое: запланированное увеличение мощности государственного нефтеперерабатывающего завода до 3,2 миллиона тонн в год должно быть ограничено 2,5 миллиона. Разница в 700 тысяч тонн — это как раз то количество сырой нефти, которой не хватает для полной загрузки его собственному заводу. «Полковники» без лишних споров согласились.

Но самое крупное достижение Онассиса — монополия на

поставку в Грецию в течение семидесятых годов около 100 миллионов тонн сырой нефти. Причем судовладелец впервые за свою карьеру получает права на покупку нефти у ее производителей, поставку на своих танкерах в Грецию, переработку на своих же предприятиях и продажу бензина, смазочных масел и других конечных продуктов переработки через собственную сбытовую сеть. Таким образом, в его руках оказываются самые прибыльные этапы цикла: переработка и сбыт нефтепродуктов. «Файнэншл таймс» пишет, что представляющаяся возможность перерабатывать и продавать собственную нефть в немалой степени предопределила интерес Онассиса к подземным сокровищам Прудхо Бэй на Аляске и к другим «черным клондайкам».

Сказал свое «золотое» слово и Ниархос. 16 июня 1970 года в официальном правительственном вестнике появилось сообщение, что соперник Онассиса возлагает на алтарь поддержки хунты 200 миллионов долларов. Из них 65 миллионов долларов пошли на расширение верфи в Скараманге, несколько десятков миллионов на строительство завода по производству смазочных масел. И все это тоже на самых льготных условиях.

Готовые перегрызть друг другу горло в борьбе за выгодный контракт, судовладельцы на время забывают о соперничестве, когда нужно вырвать у греческого правительства новые льготы и уступки. Весной 1971 года Онассис и Ниархос предъявили нечто вроде совместного ультиматума хунте. Ссылаясь на общее ухудшение экономической конъюнктуры, в частности на увеличение установочные цен на сырую нефть, которого добились нефтедобывающие арабские страны, оба хищника потребовали пересмотреть некоторые уже подписанные ранее разделы соглашений с ними. Понятно, что речь шла о еще более выгодных для дельцов условиях.

Представители правительства заупрямились было, но Онассис и Ниархос сразу же показали зубы, заявив, что вообще отказываются от сделки. Хунта немедленно капитулировала, благо уступки-то делаются преимущественно за счет трудовой Греции. «Их алчность, — пишет об Онассисе, Ниархосе и других магнатах-судовладельцах на страницах журнала «Шпигель» Хелена Влаху, известная греческая журналистка и издатель, — возросла еще больше благодаря крупной «распродаже», которую устроила хунта. Греция продается по дешевке. Небывалые возможности для бизнеса открываются в обмен на дружеское похлопывание по плечу, украшенному полковничьими погонами».

Итак, диктатура получила необходимый для укрепления режима капитал. 800 миллионов долларов, выложенных двумя

мультимиллионерами, — это годовой товарооборот Греции со странами «Общего рынка». Никогда еще в истории греческой экономики не делалось единовременно столь крупных инвестиций.

Но дело не только в обилии долларов, нежданно-негаданно пополнивших тощую государственную казну. Международные дельцы — авантюристы типа Онассиса и Ниархоса рассматриваются афинскими полковниками как важные посредники для связей с западноевропейскими и американскими концернами. Едва согласившись участвовать во «вливаниях» в греческую экономику, Онассис известил, что привлекает капиталы из американских источников. Скоро стало известно, что «АЛ КО А» будет финансировать и возьмет ряд подрядных работ по строительству алюминиевого комбината. Летом 1971 года в печати появились сообщения о планах создания в Греции большого авиационного комплекса для выпуска истребителей-бомбардировщиков типа «мираж», а также технического обслуживания натовских военных самолетов американского производства. По инициативе Онасснса создан консорциум, в который наряду с онассисовской «Олимпик эйруэйз» вошли две гигантские военные авиакорпорации; американская «Локхид эйркрафт корпорейшн» и французская «Авион Марсель Дассо».

За такое посредничество «полковники» готовы платить и платят самые высокие «комиссионные» в виде сверхприбыльных контрактов, освобождения от налогов. Сначала отменили налог на суда, потом пошли дальше: вообще избавили меценатов хунты от необходимости платить какие-либо налоги. Афинские власти выпустили официальный трехтомный «Каталог налогоплательщиков». В этом гроссбухе режима в алфавитном порядке перечислены фамилии и доходы полумиллиона греков. Но тщетно было бы искать здесь имена Опассиса, Ниархоса и других магнатов большого бизнеса. Поистине монополистическим акулам нигде больше не сыскать такого «налогового оазиса».

Нигде и ни в чем не обходит хунта заботами своих верных и дорогих (в буквальном смысле слова) судовладельцев. Когда против Ниархоса возбудили дело в связи с загадочной смертью его жены Евгении, вмешались высшие дожностные лица и сделали все, чтобы заглушить в зародыше разгоравшийся скандал. Не дали они в обиду и Онассиса, которого бывший руководитель ведомства гражданской авиации генерал Дукас обвинил в коррупции и личном обогащении за счет государства. В греческой печати об этом процессе просто не упомянули. Указания со стороны тайной полиции были столь же

категоричны, сколь и лаконичны: ни строчки, речь идет об «интересах нации».

Между тем в зале суда происходили интересные события. Генерал Дукас, представив подробное досье о злоупотреблениях Онассиса в «Олимпик эйруэйз», предложил лишить его прав на эту авиакомпанию. За спиной отставного генерала, обвинения которого сами по себе были совершенно справедливы, маячила тень Ниархоса, давно мечтавшего прибрать к рукам «Олимпик эйруэйз». Поначалу суд пытался разобраться в этом запутанном деле, где фактически один мошенник выступал против другого. Но когда «назойливость» председателя, задававшего, по мнению Онассиса, слишком много вопросов, надоела дельцу, он, отбросив дипломатию, раздраженно заявил: Караманлис (бывший премьер-министр. — *А. Б,)* изменил в мою пользу 10 пунктов договора и дал мне 100 миллионов долларов. Дукас называет это коррупцией. Но если это была коррупция, то что же сделал господин Пападопулос, который изменил в мою пользу 40 пунктов и дал мне 160 миллионов долларов?

После этой тирады испуганный председатель срочно объявил перерыв. А на следующий день генерал Дукас публично признал «необоснованность» своих обвинений. Суду не оставалось ничего другого, как прекратить разбирательство — председатель с явным облегчением объявил об окончании дела.

Все это можно было бы назвать комедией. Но для миллионов греков, ставших невольными действующими лицами «постановок», где поочередно солируют онассисы, ниархосы и «черные полковники», подобные спектакли окрашены в трагические тона.

И еще один небольшой штрих, придающий определенную эмоциональную окраску взаимоотношениям Онассиса с хунтой. В начале 1970 года «черные полковники» под давлением мирового общественного мнения вынуждены были освободить из заключения известного греческого композитора М. Теодоракиса, Французский политический деятель Серван-Шрейбер распространил версию, будто бы Онассис, наряду с некоторыми другими видными греческими предпринимателями, согласился «нажать» на правительство в целях освобождения политических заключенных. И тогда Онассис вознегодовал… Обычно на просьбы дать интервью он отвечает, что его время стоит слишком дорого, чтобы можно было его расходовать столь непроизводительным образом. Теперь же он сам вызывается дать интервью близкой к правительству газете «Элефтерос козмос». «Оскорбленный» в лучших (по отношению к «черным полковникам») чувствах, миллиардер категорически заявляет, что

ни он, ни его жена Жаклин не имели никакого отношения к освобождению М.Теодоракиса. Более того, по словам Онассиса, он был возмущен, когда Серван-Шрейбер в беседе с ним поднял вопрос об освобождении политических узников режима. «Когда свобода и независимость нации находятся в опасности, — патетически воскликнул Онассис, — можно пожертвовать некоторыми личными свободами»,

* * *

Уходят в прошлое времена, когда Ротшильды, Вандербильды, Рокфеллеры и прочие «аристократы» большого бизнеса старались на людях перещеголять друг друга в роскоши, в искусстве прожигать миллионы, что зачастую выливалось в безумства, не укладывающиеся в рамки элементарного здравого смысла. Ныне некоронованные короли капиталистического мира не очень стремятся выставлять напоказ свои несметные богатства. Их куда больше устраивает, чтобы слагались «саги» и «оды», славящие умеренность, благочестивость и прочие «добродетели» рыцарей денежного мешка.

Но нувориши типа Онасснса ведут себя так, словно им нипочем «дух времени», глас общественного мнения. О «сладкой жизни» Джекки и Ари рассказывают легенды. Между тем действительность такова, что совсем не нуждается в приукрашивании. Дадим слово известному американскому журналисту Фреду Спарксу, который с помощью опытнейших финансовых экспертов и бухгалтеров провел настоящее исследование бюджета четы Онассис. Вот что он пишет на страницах журнала «Пари-матч»:

«Греческий магнат-судовладелец и бывшая первая дама Америки ведут такой образ жизни, которому позавидовал бы сам Король-Солнце (Людовик XIV — *А. Б.)*. У них нет Версаля. Но у них есть роскошные резиденции, где персонал всегда готов принять их в любой момент: вилла в Монте-Карло, квартира в Париже, вилла в Глифаде в окрестностях Афин, гасиенда в Монтевидео, квартира Джекки на 5-й авеню в Нью-Йорке, частный остров Скорпиос. Наконец, чета имеет постоянные номера в отелях «Пьер» в Нью-Йорке и «Кларидж» в Лондоне. На каждой из этих квартир в распоряжении Онассиса полный гардероб. Поэтому ему редко приходится укладывать свои чемоданы.

Точно так же обстоят дела у Джекки. В нью-йоркской 15-комнатной квартире на 5-й авеню ее одежда тщательно «отсортирована»: дневные туалеты от вечерних, различные виды

платьев, костюмов, плащей, накидок, пальто сгруппированы по цветам и длине, обувь — в зависимости от фасона и цвета. Сотни пар. На острове Скорпиос для ее неисчислимых туалетов выстроено специальное помещение.

На борту «Кристины» Джекки занимает самую роскошную каюту. Она в точности вопроизводит комнату в Кносском дворце короля Миноса. Скульптуры из сиенского мрамора. Краны в виде головок рыб из массивного золота. На палубе где некогда раздавался лишь топот матросов, Онассис сделал мозаичную дорожку, которая исчезает под водой бассейна…

Сам Онассис на вопрос, чем объяснить его неистовое стремление скупать все новые дворцы, картины, другие произведения искусства, обычно отвечает, что он по натуре — коллекционер. Люди, близко знающие этого «коллекционера», утверждают, что он вряд ли отличит Пикассо от Шагала, а тем более Рембрандта от Ренуара. Зато на память знает цену каждой из своих многочисленных картин и всегда в курсе рыночной конъюнктуры на произведения искусства.

Но делец коллекционирует не только неодушевленные предметы, а еще и людей (чего стоит, например, список «почетных» гостей «Кристины» и острова Скорпиос!). В последнее время Онассис решил пополнить свою «коллекцию»… футбольной командой, взяв под особое покровительство афинский клуб «Панатинаикос». Когда греческие футболисты вышли в 1971 году в финал Кубка европейских чемпионов, магнат-судовладелец обещал игрокам в случае выигрыша в финале солидные единовременные вознаграждения плюс пожизненные пенсии. Потратиться на сей раз ему, однако, не пришлось.

Но Онассис не оставил честолюбивых замыслов вынести «свой» клуб на победную орбиту. По совету «специалистов» он пытается привлечь под знамена «Панатинаикос» зарубежных «звезд». Может быть, в этом, в стремлении добыть победные лавры греческому футболу, нашли своеобразное выражение проснувшиеся наконец патриотические чувства дельца? Онассис, доведись ему услышать такие речи, раздраженно бросил бы, предварительно оглядевшись по сторонам:

— Экая чепуха!

Сам он давно сформулировал свое кредо. «Как грек, — любит повторять Ари в узком кругу, — я принадлежу Западу. Как судовладелец — капитализму. Моя любимая страна — та, которая предоставляет мне максимальную налоговую неприкосновенность, навязывает наименьшие коммерческие ограничения».

В этих словах весь Онассис — человек без родины, алчный и

жестокий делец-космополит.